

船長通訊 第 190 期 目錄

論 著	p. 03 ~ p. 38
船長有驚無險的往事回顧	陽 光 著
孔子與耶穌	宋學恭著
檢驗師記錄簿	譯者：宋學恭
海上救難	寒 星 譯
對亞洲地區的經濟調查	譯者：宋學恭
施比受更有福	三人行著
通往亞太的經貿網路	譯者：宋學恭
你是你自己的救命恩人	陳麗玲著
專 載	p. 39 ~ p. 51
船舶散裝貨物裝載規則（下）	編輯室
中華民國船長公會會員投保勞工保險 暨全民健康保險須知	編輯室
要聞轉載	p. 52~ p. 57
ClassNK 頒發長榮船員訓練中心證書	
東方海外 迎接大船時代	
台北港貨櫃碼頭公司 去年量創新高	
航港局 STCW 獨立評估 優秀船員邁向世界	
今年首艘郵輪維多利亞號泊靠高港	

公 告..... p. 58 ~ p. 63

國際海事組織同意武裝警衛準則

交通部 102 年第一次航海員測驗於 3/16 登場

交通部 102 年第一次航海人員測驗於 4/17 放榜

交通部航港局新任局長交接典禮致詞

航港資訊系統未來發展計畫(102-105 年)

管理文摘..... p. 64~ p. 84

【我最好的一場戲】 文/周星馳

【康熙論書法為長壽之道】 文/清康熙帝

【別讓自己活得太累】 文/尹遜聖

【拿掉你的專業，你剩什麼？】 摘自網路

【EQ 增進法】 摘自網路

【比爾·蓋茨的十句話】 比爾·蓋茨

【善待自己從心開始】 摘自網路

會 訊..... p. 85 ~ p. 96

船長公會第 20 屆第 8 次理監事會會議紀錄

船長公會大事紀(102 年 1 月至 4 月)

論 著

船長有驚無險的往事回顧

陽光

蹉跎歲月往事回顧中，不克記憶是何年何月的事，但經過的情景卻記憶猶新。

早年於一艘遠洋油輪任船長，船上電羅經故障，公司又無臨時修復之安排，當時船在北大西洋中準備進入英倫海峽而後往鹿特丹，公司敦促我勉為其難要抵達鹿特丹港口。該船之磁羅經又年久沒有校正，其自差（DEVIATION）也靠不大住，如此一來形同摸黑，如瞎子摸象，剛好又值下霧的天氣。無論如何要駛往英倫海峽，英倫海峽的水道並不算漫長，霧天航船總是要費些精神瞭望，尤其對雷達使用操縱上特別要調整適用；最麻煩的是忽然霧況轉濃幾乎是伸手不見五指，駛往鹿特丹領港站還有一段距離，如何駕駛在安全航道中完全靠雷達，在雷達銀幕上浮標和船隻相混根本無從辨識，記得當時在海圖上僅有的一兩個無線電標桿（RADIO BEACON），因在海圖上都標出它發出甚麼信號（兩個英文字母以摩爾斯信號發出），說實在的，完全依靠它慢慢駛至領港站。

另有一艘油輪是要到北海油田，是英、荷共同經營的，記得在租方安排好在北海油田裝油，首先和泊地電報聯絡，並要求船方的現況必須講

明白，如到港之繫泊纜繩之大小、尺寸及製廠年度和纜繩之數目前後各多少，繫泊絞機之情況等，而且到港外泊地無法拋錨，因為水太深，所以船方要安全停泊守候。該港是用直升機上下，領港也要求船方有明顯的降落處。領港登船時，滅火救生一切設備要準備（STAND-BY）妥當。

靠泊中也很緊張，他們要求帶纜解纜的動作要敏捷迅速配合良好，一次要雙纜帶好不容一根纜行事，因為在碼頭上也有六至七級風力，配合得不好會斷纜或打傷人，後果不堪設想。

最難過的還是出航後經歷北大西洋的航途中，惡劣的海象倘四面都是大風警報，船只有低速航行而且盡量避免頂風頂浪駕駛。

孔子與耶穌

宋學恭著

孔子是人，是出類拔萃的聖者。孟子說：「大而化之之謂聖，願以此用以稱頌孔子」！

耶穌是有外在的成人而內裡是神，是人神默契奧秘的合一體，因而孟子說：「聖而不可知之之謂神」，我們用以讚美耶穌。

我個人是天主教基督徒，自幼受傳統文化之薰陶，又秉賦著知天尊重天理的本性，特別領會著孔孟思想的道德教育，其內涵有很多都是追求真理而最後以天人合一融會貫通。中華文化被籠罩在其真理範圍之內，實在是我們中華民族後人之幸，卻不幸自五四運動後西風東漸民族自信心喪失，甚麼打倒孔家店科技建國…從此將孔孟儒家思想教人做人待人之道棄之如遺；到如今，更受社會風氣敗化影響下每下愈況，道高一尺魔高一丈，人類越發迷失而離開真理。

無論如何，以孔子終其一生有好德好學的精神而謙卑自下，他有治國的理念，所謂修齊治國之一貫大道，進而更周遊列國闡揚發展仁義的精神，無論是治國與做人待人之道總不離愛與和平。無奈世人對他的道毫無興趣，孔子知難而退，技窮之下便興學廣揚儒道，講學授徒，弟子三千人，他的道也就弘揚傳佈開來且影響後人至深。

大學一篇是儒家最重要的文獻，也可以說是中華文化優良傳統。在明明德在親（新）民在止於至善，為大學的三綱領。用語體文解釋，就是先把人內在

的德性（天良）明達出來，然後改正自新去教化人，最後做到最佳的地步，就叫做天人合一歸向至善的天主。然後以格物、致知、誠意、正心、修身、齊家、治國、平天下為八條目，做為治世可行之圭臬，最後仍以愛的精神而致天下太平。

中庸，文字簡練，比之大學論語孟子難讀。『天命之謂性，率性之謂道，修道之謂教』，哲理高深，其味無窮。天命就是真理而生活才合乎天道，而又經常修正這個道，由於人性的軟弱而遠離天主，所以要隨時修正改正合乎天道，這方面要靠教育施工。

綜合以上所述，耶穌在聖經上很多重要的關鍵性話語和教訓：人生活不只靠餅，而也要靠天主口中所發生的一切言語。又說過：我就是道路、真理、生命，除非經過我，誰也不能到父那裏去。耶穌回覆經師話語：誠命中『愛天主餘萬有之上並愛人如己』是最主要和大的誠命。耶穌出來傳福音的第一句話就是：你們悔改吧，天國已鄰近了！

耶穌是神也是人，聖言成了血肉，如此這般訓勉人更是教育人，他在經上常用的口語：『我實實在在告訴你們』，內含有多麼誠摯懇切，多麼希望你們要信賴祂的話，總不會騙你們，好像光說些美好的教示和訓勉，內中也顯示著多麼急切地—你們聽明白了嗎？耶穌的話語除了教導人又提升人的靈命，所以那些有靈性的耳朵的人是有福了！可惜能聽得進祂的話語在少數，拒受天主光照的人往往莫名其妙，祂的話語反成了祂們的絆腳石。

至於孔教，中庸裡說得很清楚，一切仍靠教化施

工。中華文化已束之高閣久久似無人過問。話又說回來，真的如今呼籲加強倫理道德，施展儒教如何做人待人之道，當今世人盛行民主自由大肆人欲之追求風潮下，有誰能聽得進去，而有能以身作則劍及履及去做呢？至少目前我仍抱著奢望又懷疑的態度。至於傳福音的效果，在道高一尺魔高一丈下，也不敢預期其成效幾許？只能說我們去盡力去撒種，而結出多少果實仍靠天主大能的成全。

筆者很多年前返回天津故里一瞥，隔了半個世紀有逢兵連禍結年代，我家老街已面目全非；但仰目一望，古樓東大街進口處那塊樓牌『萬世師表』卻佇立如新，回首孔廟一顧，整修得美輪美奐，煥然一新，而且還有中共元老李先念屬名下尊孔語錄公告。一時憶及早年毛澤東時代之批孔揚秦不翼而飛？錯愕一時而有感：「霸權是一時的而真理正義永世長存，神道人道異曲同工」。

孔子一生毀譽參半，曾幾何時，為是人唾棄詛咒，甚麼打倒孔家店，把一些封建不良之惡名，張冠李戴都算在他的頭上。其實毀譽都在人為，而真理是不會泯滅的。孔子一生燃燒自己照亮別人，他的道仍然持續，現在全世界設立孔子學院仍有增不已，真是天不生仲尼萬古如長夜，良有以也。

孔子知人也知天而畏天，他對人性的認識與了解知之甚深，因此他的言論中談論到人性時很深入細微，而把人引喻成君子與小人兩大類，並不說小人一定是壞人作惡多端，總是小人的品德修養與智慧標準往往總低上一等，等而下之，總也鼓勵人做君

子。君子崇尚正義，往往都是在進德方面棋高一著，甚而策勵成賢成聖。孔子引述君子如何小人如何，言下待人接物告訴我們要用不同的方式帶領不同的人，這對世人的認識上更有些慧眼獨具的穿透力。孔子的人道就是愛，弟子入則孝出則弟，謹而言，汎愛眾，而親仁，就是耶穌講求的愛人如己。孔子講忠恕之道，忠是忠心也可說是負責，恕就是寬恕，推己及人，更積極的要己欲立而立人己欲達而達人，這就是耶穌講的你們願意人怎樣對待你們，你們也要怎樣待人—可以說無限地饒恕你的敵人。儒教亦闡揚寬柔以教，不報無道。耶穌出來傳揚福音第一句話就是：「天國近了，你們悔改吧！」在人要走上永生之路，非把自己很多不良不正的言行改正，遵循天父的旨意，這方面孔子也勸人悔改，又說知過能改善莫大焉。因為人性軟弱，且在墮落中有很多毛病過錯而不自覺，要真能良心發現，以清淨的心認出自己的過錯，而在痛悔中能改過來，是最好的事了，言下知過又肯改正並不輕而易為。

孔子曾感慨說過：「加我數年以學易，可無大過矣。」他對易經那麼嚮往，實則易理深奧不可測。天行健，君子以自強不息，前者謂天道後者喻人道，天道人道合德，同源於誠。這說明了中國文化已道出天主創造天地之終極目標—天人合一的道理。天主聖三的奧秘深不可測，在信經中明言，天主聖神曾藉著先知們所說過的話，我個人在中國文化中體會著聖神先光照中國，孔孟就是先知，他們的話都在真理之內。不過孔子生於耶穌之前，他當然不知

道天主教救人奧蹟，靠著耶穌降世救人，在十字架上死後復活，耶穌基督已戰勝了死亡之即罪惡而給人開啟了永生光明之路。孔子生於耶穌之先，所以孔子敬天畏天又說獲罪於天無可禱也。

1988 年世界各國諾貝爾得獎主集合於法國巴黎，曾發表宣言，其中有云：「人類要再廿一世紀生存下去，必須要回到 2,500 年前的孔夫子那裏去尋求智慧！」

多少年來對孔教舉世都推崇備至，引為從教育上恢復人類和平而用愛來維繫長存，從沒耳聞有何異聲（當是在我們中國，正值國家多難不振，又崇洋媚外的心理下改革中卻喊出打倒孔家店的偏見邪說，聞明一時的文人們沖昏了頭，實在可恥！）卻到處建立孔子學院有增不已，真金不怕火煉，這也是真理戰勝了罪惡的鐵證。

天主是愛，竟這樣愛了世界，甚至賜下了自己的獨生子，使凡信祂的人不至喪亡，反而獲得永生。天主聖三的奧蹟沒法用隻字片言說明清晰，人子耶穌降世救人，其實就等於天主願意和我們人在一起，親自來教誨帶領。十字架是天主的德能，只有跟隨耶穌走十字架的路而得救，獲得永遠的生命與天主一起，彼時就是天道人道合德—天人合一！

整本聖經都是天主口中的話語而聖神召示下寫成，從舊約到新約，天主花了多大的力量愛人救人，到最後人子耶穌下世，聖言教導並帶領我們歸返父家。孔子和耶穌都是大教育家，耶穌更是靈命的醒世者，真是愛人救人言之無盡。

檢驗師記錄簿 SURVEYOR'S NOTEBOOK

摘自海運季刊第 100 期

譯者：宋學恭

二氧化碳滅火系統的操作和保養維護

本章聚焦在二氧化碳系統，但他也適用到各式的固定二氧化碳滅火系統。

事實案例的考察：二氧化碳滅火系統未妥當的啟動

一艘大型散裝貨輪經一低壓滑油管路之漏油，其噴放的油料到一排放中的熱氣內，該火勢快速的燃燒而掌控了機艙，且該機艙已撤離，而各通風口及風扇都關起來並封閉，燃料掣已啟動，輪機長跑到坐落於二氧化碳室啟動該固定二氧化碳滅火系統，並這樣做是以拉動該固有之把手…這至少他想成了他已啟動了該系統。該火災燃燒了好多天，二氧化碳完全沒有效力，機艙是完全被燒毀，而船方推定為全損。

該火災經調查並發現二氧化碳系統未曾實際的鬆脫，而二氧化碳仍存留於瓶內，它也發現在通風管道裡的防火制動器未曾完全關死。

這要強制要求各船副特別是各高級船副對怎樣啟動二氧化碳滅火系統，要有一充分的瞭解。在以上的狀況，該船副曾未能開啟各解送閥。除開具有一熟悉的要求條件當首次上船，在規定之間隔時間要給予訓練，特別是新上船者，對二氧化碳或防火窒息系統是怎樣操作。

所有各船必當具有

- 對危險設備熟識之步驟。
- 在二氧化碳室內有清楚的說明書顯示著怎樣啟動該系統。
- 年度、船籍/船級安全設備檢驗。
- 訓練船副們知曉系統之檢查。
- 公司檢查去確保船父們確實知道怎樣操作該固定之滅火系統。

理想上，船上人員每一個成員應予訓練成要怎樣去釋放二氧化碳，並且在安全操演中，都給予適當的訓練。

明瞭二氧化碳固定滅火裝備系統

協會的檢驗師最近曾見到有很多機會，在該處有高級船副陪伴檢驗師，而不能示範怎樣使二氧化碳和其他的滅火系統應當如何操縱，這包括：

- 船長和大副在一幅動的儲油油輪上。
- 大管輪在一沿岸用錨(機)操作的船。
- 輪機長在一客輪之渡船上。

在每一種事況，船副說他在能操作該設備之前要研讀說明書，而那之後進行設備之操縱示範不正確，倘若示範時做出錯誤，誰有知道會發生甚麼當其時有一場大火的危機？而且，一經發現那常會有使用的說明書並不完整或明白，要去確保該說明書是清楚明白，而操縱中之凡爾(閥)也

清楚地標記。在一真實的緊急情況，有經常性的驚慌和緊張，所以這樣的船副們必須充分熟悉應如何操縱該系統。

明瞭機艙二氧化碳釋放系統於停放處

在近期檢驗時，我們其中之一的檢驗師看到在該機艙固定安放二氧化碳釋放箱有以下之標示，座落於機艙外面，它聲稱：

『注意－不要開啟並勿觸動!開啟此箱會造成航行中使主機突然停止!』

『沒有船長、輪機長/大管輪的許可，不要使用二氧化碳箱的鑰匙』

這個指示櫃乃一完全缺乏知識理解那當該處二氧化碳控制箱開啟後會發生了甚麼。該箱櫃會啟動一警報器，那是要指示給機艙內人員對二氧化碳正要釋放到機艙通風處的空間，也會關閉了風扇，它不是停掉了主機。如若沒有對二氧化碳釋放的系統有到瞭解的水準，那麼當緊急情況中一有效率的釋放是不太可能。它應是安全檢查的一部分，對櫃架內警報器及停止通風是可操縱的。

二氧化碳滅火裝備的保養維護

固定滅火系統應含於任何計畫中的保養維護系統，並且要實施規律的法定檢查及測試。固定滅火系統在有岸上保養實施之後，來確保該系統已保持在一可操作的狀況，並應由船上人員

查對。這因此需要高級船副知道他們的系統良好。

當一客輪/貨運的輪渡例行檢驗中，機艙的二氧化碳固定滅火系統近期經岸上技術人員檢查，而檢驗師注意到一個螺絲帽設備可使管道無效測試其接合處經意外而告停止。該系統已曾加強想來可被所有人員在一備便狀態。二氧化碳已曾鬆開，之後氣體會充滿二氧化碳室，但未曾擴散到機艙去。每一例行保養後要檢查你的二氧化碳。

在另一次檢驗，一高級甲板船副不能辨識在甲板上坐落的一連串大型閥門，檢驗師當時對此說明這是水浸透系統為(YO-YO)(滾上/滾下)甲板。高級船副雖是新上任，已在船上一個月了，良好的熟悉是一個關鍵，當接任一條新船時。

這些案例是個別的，但對很多都是有關的，很多船都要在該處有熟識的步驟。

海上救難

採自『RESCUE AT SEA』

寒星譯

引言

海上漂流的移民和難民並非是一個新進才有的現象。歷經各年代，在這不適航的船上和其他的小船，舉世人們曾冒著生命的危險，不管是為找尋工作，較佳的生活狀況和受教育的機會，或是國際性的保護針對了迫害或其它脅迫到他們的生命、自由和安全，經常置牠們的命運在那蠻橫犯罪性偷渡、走私的手中。「船伕」的術語便進入了世俗中的說詞，指明了那些於海上旅行的人們在這般一個危險狀態。

搜索和救難（SEARCH & RESCUE）的服務遍及世界各地依靠船舶—絕大部分自商船—去協助在海上遇難人員。目前，救難信號能快速地用衛星傳送以及地面上通信的技巧都可到岸上搜索救難單位，以及近旁之即刻性的船舶，救難作業會敏捷地並協調中。

然而，即使當救難已完成，對確保國家之和諧及對移民和難民（亡命者）之下載特別是若缺少妥當之管理下，認出了這個問題。國際海運組織會員國（IMO — INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION）便採取了對相關國際海運契約兩項修訂，這些旨在確保船長之義務來付出協助，以補足相關的義務在救難的狀況上，藉此以減輕了船

長的責任對照顧生還者也承諾那些在海上救難於如此狀況中的各員去即刻性並給予一安全之位置。

法定的體系

本段落包括有關的義務和限定如下列國際法規之說明。

國際海上法

船長之義務

船長有義務去付予協助對那些海上有難的，無關他們的國際、狀態或在該處他們被發現的實情。這是一個持久性的海上傳統，就像一項義務銘記於國際法內。遵照這項義務是從根本上去保持海上搜索業務之完整。它根據那，特別的兩項原文意旨：

(一) 1982 年聯合國協定在海上法 (UNCLOS 協定) 提供那：「每一個國家都將會要求該船長是一條懸掛它的國旗，就目前而言他能有所為在本船並無嚴重之危險，船員或旅客亦然：

- a. 對在海上發現任何迷失中的人員。
- b. 儘速前進至災難中救助人員，若在通知下對他們的援助之必需，以目前所為合理性適當地期待於它」(第 98-1 條款)。

(二) 1974 年國際協定在海上人命安全 (SOLAS 協定) 上強迫要求於：在海上一船之長那是位於一個職務可以去供予協助，在收到來自任何出處之資訊，那有關人員是在海上遇難，要去用全速前進達成他們的援助，倘有能為通知他們或對搜索救難業

務，那船方正這樣在工作中…（第 V 章規則 33-1）。

政府的義務與救難協調中心

有幾項海運協定說明了國家夥伴的義務，以確保為了救難通信和在其責任域內之協調之議定，以及關於災區內救難人員在其沿岸之進旁：

（一）1982 年聯合國協定在海上法方面（UNCLOS 協定）強制一個義務給每一沿海國團隊對於『…提升其設施、作業及保養維護，而有一足夠且有效的搜救工作。有關於海上及跨越中之安全以區域性互動分配，和鄰近國為達成此一目的之協調』（第 98-2 條款）。

（二）1974 年有關海上人命安全之國際協定（SOLAS 協定）要求國家夥伴（團隊）『…去確保那必要的議定，要成就對救難通信及他們的責任區域中之協調，是為了在海上災區的救難人員沿著海岸。這些議定應包括那設施、作業和保養維護；對這樣的搜救之設備是被認為可行且必要的…』（第 V 章規則 7）。

（三）1979 年在海上搜救的國際協定（SAR 協定）強制要求會員國對於：『…確保那援助要供予在海上遇難人員…不計其國際或對這樣的人員之狀況，或該等之實情發現於該員』（第 2.1.10 章）以及對於『…供給他們的特別醫療或其他需求，並要交給他們一安全所在』（第 1.2.3 章）。

（四）對 SOLAS 和 SAR 協定之修訂案旨在保持

SAR 工作之完整性，以確保在海上遇難人員，被援助同時也減低了支援船之不便。他們要求訂約國(團隊)對於：

整合並協力去確定船長們供予援助以著手在海上遇難人員，並輕緩釋放發們的義務，以最低限度去多加偏航，取自於其船舶原意圖之航程；並安排以合理可行的盡快地解脫。

他們還勉勵船長們那些著手於海上救難人員的，去以人道對待他們在船方可能範圍之內。

而海上救難中對待人員之指導綱領已展開了說明，為的是提供與各政府之指導綱領於船長們去履行這些修訂，這些包含下列的規定：

(一) 負責 SAR 區的政府在該處生還者已被救回，也負責的供應一安全所在，或確保那這般安全的地方已供給。(2、5 段落)

(二) 安全地方是一個所在於該處救助作業可考慮終止，且該處：

- 生還者的生命安全已不再有所脅迫。
- 基本人性的需要(諸如食物、宿處以及醫療的需要)會予以滿足。並且
- 轉運的安排會為生還者完成，對將來或其最終之目的地。(第 6、12 段落)

(三)當其時一條救助的船能提供有如一個暫時性的安全所在，它一經有交替取代的籌備應與促成減輕了這個重負。(第 6、13 段落)

(四)下放的庇護所之搜索者和難民(亡命者)由海上復甦的，在地區內那有脅迫到他們的生命和自由應予避免。(第 6、17 段落)

(五)任何諸如掩護和對被救難人員之身分評估，那超出對災難中人員之對於救助的應不許可其阻礙了對這般的救助之供應或不適當的下放延誤。(第 6、20 段落)

有關難民(逃亡者)之身分對 1951 年協定，它說明難民(逃亡者)像是一位人員，而該員：

『由於一有據之而不安被以種族、宗教的、國際或屬之一特別社團的會員，或政治性的意識等緣由，而在其國(不分性別)與國際之外的，也無能為力或鑑於這不安乃不情願使其有益為該國所保護』(1A **【2】** 條款)

而且禁止那些難民(逃亡者)或庇護所搜索者被驅逐或以任何一方式遣返『到該國之邊境在該處(不分性別)生命或自由會被威脅因著其種族、宗教、國際、特別社團的會員或政治性的意義』(第 33 **【1】** 條款)

這主要是指該國從彼處該員是逃離或者，也包括任何其他任何國家在彼處各員會面臨這樣的一種威脅。

一庇護所的搜索者是一個人正在尋求國際性的保護，而該員已曾提出申請，該請求尚未最終被該國議決。並非每一員庇護所之搜索者最後都會成為被認同之難民(逃亡者)，但每一個難民(逃亡者)最初都

是一庇護所之搜索者。

作業程序

下列的核定目錄意欲要說明以各不同的關係人所必須採取的行動，在海上救難之拖累下。

由船長之作為

通知負責區域內之搜索協調中心 RCC(RESCUE CO-ORDINATION CENTER)諸如：

該救助中之船舶…

- 其船名、懸旗和船籍港
- 船東之名及所在地和船東的代理行在下一個港口
- 船位、和他的下一個到訪港口與其持續性的安全及附帶有多加人員在船之目前持久性耐力。

該生還人員…

- 姓名、年齡(若可為)、性別。
- 外在看來的健康狀況、醫療狀況和特殊的醫療需要；由船長所完成的作為或意願要採取的作為
- 船長所最屬意的安排有關下放生還者；
- 因救助船所需要有任何的協助；
- 任何特殊因素(那就是時下流行中之氣候和過敏性貨物之時效等)

倘海上救難人員對搜索者索賠…

- 對最近的 RCC 之警示。
- 接洽聯合國難民署(UNHCR-United Nation High Commissioner Refugees)

- 不要向各人員所逃離的或援助的國家請求下放。
- 不要對庇護所搜索者之人員資訊和該國之管轄單位參予。
- 分享或其他人員它們會傳送這資訊給那些管轄單位。

由各政府與救難協調中心(RCCS)可為者

RCCS 扮演著一個重要的角色，去確保合作與協調於海上人命安全及搜索救難協定之修訂監督之下，他們必須維持有效的操作計畫與協調之安排(代理業務仲介或國際間的計畫與協定若適用的話)俾便負責各種型態之搜索與救難狀況，特別是：

- 一復甦救生作業。
- 自船方之生還者下船。
- 生還者之交付於安全所在。
- 有關其他事物之安排(諸如海關、國境管制和移民局單位，船東或船籍國)，當其時生還者仍在救助船上附帶有關生還者之國際、身分與現況；擴及為生還者擔任做主乃暫時性的規定，當其實這樣的發佈公文已經裁定者；並且一俟可行便措施減緩釋放該船，避免不適當之延誤，財務上之重負或其它困難招致在海上救助的人員。

對亞洲地區的經濟調查

Economic Study of The Asian Region

原著 YIP IL/Owen TANG/Joseph LAU 宋學恭譯

引言

在 2008 年之後，世界性財政危機，經濟學家曾開始賦予高度的關注，那西方經濟體系是怎樣造成很多的高度政府負債。Tharman Shanugartnam (IMFC – International Marketing Federation) 市場交易聯盟主席及新加坡財政部長，相信那有一良好之經濟分析累及下明知是怎樣財產正在不同國家竟移動跨越了不同的區域，而後將這些點連接起來。國際貨幣基金(IMF – INTERNATIONAL MONETARY FUND)認為是在 2012 年 10 月發佈的一份報告中，那世界性經濟已經變質而降落且因此就減低了價位對其世界成長之預測。為脫穎而出的市場經濟體系，諸如巴西、俄羅斯、印度和中國(BRIC)，為了維持經濟發展，交替性有判斷力的策略就從外轉換為向內陸的成長策略。

不過，很多海運業的觀察員們看清了那美國自中國在產物需求上，是在 2012 年第三季增加中，隨著世界性財政的危機削弱了對歐洲和美國輸出，而更惡化了一減緩下來第一和第二季的中國國內的經濟，不過在第三季輸出較前一年成長了 7.4%。從華爾街日誌中 COLUM MURPHY 宣稱對中國官方公開了 2012 年 9 月的輸出數量，較之前一年者，呈現有一強烈的提升 9.9%。該結果令一些經濟學家認為，

那第三季會為中國的下滑到底部的標記。

該資料指出，依經濟調查中去看出這些由海運業的觀察員們正面看法，會不會可以其他經濟指標所支持。

關於亞洲地區性之全面大規模經濟上的績效

在 2008 年的世界性財政危機之後，亞太地區的成長之緩慢，主要是因著在舊有進步中經濟之復甦的逆流。始作俑者的創見人，選定了用在經濟指標上的 4 個最常見的響導，在本資料裡分析得，也就是【1】實際的總國產量(GDP—GROSS DOMESTIC PRODUCT)【2】消費者物價【3】活期存款結餘【4】失業率。從 2008 年世界性財政危機之後的充分負面的衝擊下，是反映在 2009 年，發起人用於 2009 年歸納的 4 項指標之統計，與 2011 年的做比較。(見表 1-4)

如亞洲是作一整體，雖然正當 2012 年的第一、二季 GDP 成長跌落到它最低的等級，資金的流入又開始在第三季復甦。經濟指標數顯示著成長，也投向其提升而非常徐徐漸進中，且該亞洲區域像是將成為世界成長之領先者。IMF 預計對亞太地區會發展中，比 2013 年中之世界平均值快速了約 2 個百分點。

表 1

前進中的亞洲(2011)實際的 GDP，消費者物價，活期存款結餘，及失業率 (除開另有特別說明其每年之百分比變動)

	實際的 GDP		消費者物價		活期存款結餘		失業率	
	2009	2011	2009	2011	2009	2011	2009	2011
日本	-5.2	-0.8	-1.4	-0.3	2.8	2.0	5.1	4.6
澳洲	1.2	2.1	1.8	3.4	-4.4	-2.3	5.6	5.1
紐西蘭	-1.6	1.3	2.1	4.0	-3.0	-4.2	6.2	6.5

※消費者物價變動由每年平均值顯示

※活期存款結餘從 GDP 之百分比指出

※失業率是以百分比指出，且對 UNEMPLOYMENT 之國立的解釋會有所不同。

表 2

新興的工業化亞洲經濟組織(2011)實際的 GDP，消費者物價，活期存款結餘，及失業率 (除開另有特別說明其每年之百分比變動)

	實際的 GDP		消費者物價		活期存款結餘		失業率	
	2009	2011	2009	2011	2009	2011	2009	2011
韓國	0.2	3.6	2.8	4.0	5.1	2.4	3.7	3.4
台灣	-1.9	4.0	-0.9	1.4	11.3	8.9	5.8	4.4
香港	-2.8	5.0	0.5	5.3	8.7	5.3	5.1	3.4
新加坡	-1.3	4.9	0.6	5.2	17.8	21.7	3.0	2.0

※消費者物價變動由每年平均值顯示

※活期存款結餘從 GDP 之百分比指出

※失業率是以百分比指出，且對 UNEMPLOYMENT 之國立的解釋會有所不同。

表 3

發展中的亞洲(2011) 實際的 GDP，消費者物價，活期存款結餘，及失業率 (除開另有特別說明其每年之百分比變動)

	實際的 GDP		消費者物價		活期存款結餘		失業率	
	2009	2011	2009	2011	2009	2011	2009	2011
中國	9.1	9.2	-0.7	5.4	6.0	2.8	4.3	4.1
印度	5.7	6.8	10.9	8.9	-2.9	-3.4	NIL	NIL

- ※消費者物價變動由每年平均值顯示
- ※活期存款結餘從 GDP 之百分比指出
- ※失業率是以百分比指出，且對 UNEMPLOYMENT 之國立的解釋會有所不同。

表 4

東南亞 5 個國家聯盟 (2011) (ASEAN – ASSOCIATION of SOUTHEAST ASIAN NATIONS) 實際的 GDP, 消費者物價, 活期存款結餘, 及失業率 (除開另有特別說明其每年之百分比變動)

年度	實際的 GDP		消費者物價		活期存款結餘		失業率	
	2009	2011	2009	2011	2009	2011	2009	2011
印尼	4.5	6.5	4.8	5.4	2.0	0.2	8.0	6.6
泰國	-2.2	0.1	-0.8	3.8	7.7	3.4	1.4	0.9
馬來西亞	1.1	5.1	3.2	3.2	5.3	11.0	7.5	3.1
菲律賓	-1.7	3.9	0.6	4.7	16.5	3.1	3.7	7.0
越南	5.3	5.9	6.7	18.7	-0.8	0.2	6.0	4.5

- ※消費者物價變動由每年平均值顯示
- ※活期存款結餘從 GDP 之百分比指出
- ※失業率是以百分比指出，且對 UNEMPLOYMENT 之國立的解釋會有所不同。

真實的 GDP 成長和各種國內的抑制束縛因素

對亞洲像是一個整體，在 2012 年頭半年其實際的 GDP 成長平均有 55%(以年計)，而總算在平均值之上，但自 2008 年財政危機之後已到最低程度。審查在亞太地區各國的經濟績效，由歐洲低落薄弱區之不利於經貿的人口流動，那扮演一負面的衝擊，對他們的輸出績效而言，還產生以下的國內抑制束

縛的因素：

在中國的趨緩促使政府致力去操縱成為一弱勢的卸貨；在印度，弱勢的投資者的低落情緒，導致供應的抑制；在日本，這政策性驅使的正面衝擊，在 2012 年早期的提升已曾緩慢地衰弱，被一在消費上的慢速下滑，和一近期在成長上減緩，這已實在的顯示著。

至於印尼、馬來西亞和泰國，用以來自公共投資的支持，這些國家實現了近乎它們竭盡所能的成長。舉例而言，成長中的泰國已快速地反彈復原在 2011 年 10 月中發生的蹂躪式的氾濫之後，那都以重建和投資所致力而導致。

在澳洲，雖然該採礦有關的投資紀錄中一強有力的績效，它面臨國內抑制的因素有關工作人口的不足，在先進的經濟方面，它自然被承認了「衰老」差不多具有一負面的衝擊在私人儲蓄上，在有實用工作年齡人口中對所有 1%的衰退，它推測有 0.7%之儲蓄衰退。

失業率

關於失業率的經濟指標，位於前進中的亞洲和新興的工業化亞洲經濟效率，當與 2009 年的數字比較起來已減少了失業；不過，日本、澳洲和紐西蘭還未完全恢復到它 2008 年的水準。至於 4 個經濟組織於新興的工業化亞洲的經濟體系，連同香港和新加坡，那在 2008 年已成功地減少了他們的失業率水準－這是世界性財政危機之前的水準。

表 5

介於前進中的亞洲和新興的工業化亞洲的經濟

效率做一失業率的比較

前進中的亞洲	失業率		
	2008	2009	2011
年度			
日本	4.0	5.1	4.6
澳洲	4.2	5.6	5.1
紐西蘭	4.2	6.2	6.5
新興的工業亞洲	失業率		
年度	2008	2009	2011
韓國	3.2	3.7	3.4
台灣	4.1	5.8	4.4
香港	3.5	5.1	3.4
新加坡	2.2	3.0	2.0

物價上揚(通貨膨脹)

亞洲地域在安樂區的物價上漲，主要是因從西方經濟體系的減少消費，而構成的整體商品物價的衰退。由於政策性的預測，用在實際的借貸率在平均於 2008 年以前的水準要下降約 150 個基準點，這供使該區的中央銀行一最低收益點，為了振興一個穩定反通貨膨脹經濟成長，歷經對國內之需求上。舉例而言，在中國零售推銷成長力在雙倍數字的比率，且中國政府必當採取至少兩項非常仔細的措施：**【1】**抑制其實際的地產借貸，而且**【2】**去控制當地政府的財政活動，對其貨幣的政策，為處理財政上的穩定，視為那基本上之補足。

在日本於 2012 年早期貨幣放鬆的措施支持了經濟成長，而有助從通貨緊縮上供予一個出口。然而，那好像是日本需要去更進一步寬鬆它的貨幣政策，以成就日本銀行的通貨膨脹大門有 1%。

在亞洲地區其他處，我們注意到在印度和越南發生高度通貨膨脹，那也挑戰政府在運用貨幣的方法措施(利率刪減)，去成功為反通貨膨脹的經濟成長。為這些國家過去帶有強烈的信用貸款成長諸如印尼，政府可能對政策的運轉上有限度的餘地。

食品價格與通貨膨脹(物價上漲)

因著一度失敗去保持食品價格在謹慎控制下會限制了一個良好貨幣政策，在促成反通貨膨脹的經濟成長上。那 2007~2008 年的經驗對總體食品價格的衝擊使經濟學者們理解了；但逢有在食品價格飆漲會刪減了眾多居民的淨得收入，也限制了貨幣政策的範圍去支援成長。在大多數亞洲地區，通貨膨脹存留在一安樂區內，有助於相當穩定其當地的米價。無論如何，2007~2008 年的經驗警告著經濟學者們，那食品價格的挫折中，最能影響了那些國家該處居民在物價指數 (CPI - CONSUMER PRICE INDEX) 的容量之內，耗費了食品和燃料的一種大分擔。它很難去估量該區按美國農業部所收集的數據下，是由於食物價格的激增是最受傷害。無論如何，根據 2007~2008 年的經驗，IMF 觀察那高度總食物價格會提供給物價指數 (CPI)，通貨膨脹為在亞太地區很多經濟體系在此衝擊後一年約有 10%到 20%。

問題是多麼可能有另外總體食物價格的激增會接著來。自從 2007~2008 年以來的食物危機，供應一方已在高畝地和生產量依據之下有所改進，也同樣對生產的增益上。當創起人用總體盤存緩衝的方法依據積存以用的比率。該 2012 年的績效已大大地改進，特別是有關米與小麥。

因能源價格之上漲便使食物價格受到妨礙，而是

可能發生的事又怎樣？該 2007~2008 年食物危機顯示了密集的能量輸入，諸如氨水為底的氮氣肥料以及電力供應一架船送機械，傳送高能量價格到高食物價格。

此外，先進科技可使其作成農作物從類似燃料之產物。舉例而言，穀物和糖已經漸漸使用於酒精製品。此外，大豆和其他油性種子，能使用在生化柴油的產品。當有一能量價格之妨礙，農場會賣其出產給能量市場也不願給食物市場，那降低了其對食物之總供應量。

在 2007~2008 年能量價格之激增跟著也增加了高食物價格，那也加強流動人口之影響。不過經濟指標顯示著能量價格最近已趨衰退，限制了流動人口而適合了食物價格。雖然中國依賴世界市場去滿足它的國內大豆大部分之需求，但中國已累積一實質的盤存目錄是緩衝作用，在整體水準上，其對大豆之現存以用之比率是比它在 2007~2008 年略低。

結論

本章的創見者，預測那於 2012 年末季的經濟指標下的績效支持了該來自海運企業的正面觀點。雖然對歐洲地區危機的根本問題未曾改進，在亞洲地區的成長會繼續若歐洲和美國的科學技術充分地授以它們的承諾。

那約有 2/3 所顯現的輸出（在一有增值的基礎）是確實的，而連鎖於單從歐洲和美國的需求上，且在一嚴重整體下降之結果而造成進一步擴大該歐洲地區之危機，它會像似創起一強而有力的拖曳在亞洲最開放的經濟組織。無論如何，相當強力的經濟

和政策本體，是有緩衝亞洲經濟體系，從歐洲地區銀行界針對了可能的屬槓桿作用。

最後，雖然 IMF 在其對 2013 年的整體成長大計之估量是十分保守，當其時它運用財政和商品的市場資料去估量亞洲地區的危險，結果暗示那亞洲的成長在 2013 年滑落到 4% 以下是只有 1/7 的機會。

參閱原稿 P.10 ~ P.11

施比受更有福

三人行著

「施比受更有福！」這句話在我年輕時便有所聞，只感到是一種勵志嘉言，提倡服務人群的精神，歲月如流不覺年長，在接觸那多元的社會中慢慢有些新的領會，尤當有了信仰後，在看法上更有新的透視，願以所見供奉分享。

由於老年人口增加以及家庭／社會型態跟著潮流在改變中，台灣各地各類型各狀的安養院應運而生。筆者探視親友，時而往返類似的場合，觸目下同情之餘感慨系之！想想一個人老到了行動不便時（甚至癱在床上不能動彈），完全要依賴別人援手，完全處在『受』的位置上是蒙福嗎？無論是肉體與心靈，他們都在苟延殘喘中後的是苦呢！

表面上看來施予者在付出，受惠者的到了照應；其實兩相比較，福在哪方？我想沒有人願意是老者病者而願站在施方，因為他們有健康有能

力有前途，還有最寶貴的光陰可用（如果他們年事不高），他們已在蒙福中。

筆者學生時代景仰那些歷史上的愛國英雄，廣泛些說，那些對人類有所貢獻的偉人，這世界能有進步是靠這些先知先覺們予耕予耘；所謂「先天下之憂而憂，後天下之樂而樂」，「前人種樹後人乘涼」等，其實對『福』的看法因人生觀不同而有別。中國人世俗說法：享福／好命是指在受益上，積極性的人生觀應把自己價值化，生活當中要做一個有用的人，要讓人因我們而受益，小則助人為快樂之本，大到奉獻自己給國家社會，愛與被愛，何者為福？我個人認為愛人雖是付出卻享有更廣大的快慰，正如父母撫養子女長大成人，為人師者是後起之秀青出於藍，甚至於看顧我們的親人久病初癒等等…不是嗎？

做為一個有用的人，對一個有信仰的人更別有一番意義，每一個人都有它可用的長處，這長處便是上天賜予的恩寵，要珍視它把它行動化、生活化，而善用這份恩寵（天賦能為）去榮神益人，當不虛此生。生命不過是一個簡單的存在，而意志力才決定了它的價值。一生結束後，我們的價值不是獲得了甚麼，而是留給了甚麼！

通往亞太的經貿網路

轉載 KAOPORT 高雄港埠 譯者：宋學恭

高雄港在貨櫃輪歷經 2012 年全年度的連續性成長

儘管那全世界經濟衰退，轉運貨櫃輪的容量自 2012 年元月歷經 11 個月到達 4.29 百萬 TEU 噸位，每年都有 4.28% 的增加，當其時總貨櫃操縱量達到 8.98 百萬 TEU 噸位，值得一提的那『轉運貨護的誘因』從 2012 年 9 月開始讓高雄港已有驚人的獲利。附帶一提，有些優惠的措施確是旅行了去減少貨主的作業之成本，也吸引了更多的轉運，諸如商品價調節的補償金、港口費用以及藍色公路之轉運。

貨物轉用的激勵性強化

對台灣貨櫃輪的運輸優勢（T/S – TENSILE STRENGTH）下貨物容量的 T/S 貨物強化的作業，是由 2012 年 9 月 1 日介入，而 T/S 貨物是指望操縱在台灣的四個國際港口（高雄、台中、基隆和台北）並適用到各貨櫃輪，不論是原來對國內的或外地的。

該激勵性強化的容量增加適用到各貨櫃輪操縱中多過 5,000TEU 噸以每年循環計(太長應從中找”逗點”段切) (全部或霧操縱於高雄、台中、基隆及台北)。該機立性強化會以年度計，以擴大增加輛由一年到一年為基礎，於 2011 年當作基本參考點。

附加一提的，『貨物容量成績的激勵強化』，有一

激勵性的美金 5 千萬之預算，將由那些合格餘容量增加的激勵性強化之貨櫃輪所分擔，但仍以每一輪/組經濟獲利會計籠罩在其增加激勵強化之百分之五十(百分比宜寫成 50%)。

為這些激勵強化過的預期，T/S 貨物只會指定那裝載過的貨櫃輪，空載貨櫃輪排外。

簽署契約典禮中對新型投資對象的認同

台灣國際性港口有限公司在 2012 年 11 月 16 日舉辦了一個簽署契約典禮，來慶賀一新型的投資契約和長榮海運公司，以及投資意願函給另四家公司（從高雄地區起）：運輸（Tr）後勤（補給）台灣有限公司、福爾摩沙後勤（補給）有限公司、高雄快速儲存及碼頭作業有限公司和高雄港鎮碼頭作業公司。這四家公司會投資並操縱在高雄港內的倉庫與補給（後勤）企業。他們的委託預期可增進商品容量每年計達 30 萬噸，同樣為高雄港有更多的就業機會。

另外，對其運用了一自由貿易區下南星設計區也將成為高雄港的基地，有如尋求被認同如依倫敦實質交換的被保證港口（LME – LONDON METAL EXCHANGE）。

「長榮」正進行對高雄港的委託

長榮海運有限公司現在租賃了有第 4 貨櫃輪碼頭站的 115-117 號碼頭和第 5 貨櫃碼頭站的 79-81 號碼頭，總計有 6 個貨櫃碼頭。「長榮」曾長期注意到

高雄港像是其世界性裝運和後勤（補給）作業之母港。與加速朝向超大型船舶等與強化其工業之競爭而爭先恐後。「長榮」已延長期對 117 號碼頭之租賃所有權為另一個 10 年計，當其時在高雄港中有疏濬工程正履行自 115 號碼頭至 117 號碼頭；更進一步，去提升其全部貨櫃輪與其操縱容量。「長榮」是加添了在其船隊內 100 艘新貨櫃輪，包括有 20 艘 L 型 8,452 – TEU 貨櫃輪自超大眾型工業，和另外 10 艘由台灣營造有限公司建造。

第二期的 6 個貨櫃輪碼頭站

高雄港和陽明高明（KAOMING）有限公司合併訂約了第 6 個貨櫃輪碼頭站的建築工程，以經貿局（BOT – BOARD OF TRADE）為基礎。該計畫涵蓋了 74.8 公頃地，包括了 4 個貨櫃碼頭（108 號至 111 號），用 1,500 米的新型岸堤線和一 16 米水深度，就如一個用地是使用於貨櫃船場地及測量在碼頭後門有 475 米長度之倉庫。碼頭 108 號和 109 號是在 2010 年尾完成且在 2011 年元月開始正常作業。據最新之統計量（於 2011 年能操縱 1.01 百萬 TEU 噸位）該兩個碼頭在 2012 年前 10 個月已操縱有 0.89 百萬 TEU 噸位。該第 2 期的計畫，現在於計畫中包括有兩個貨櫃輪碼頭（110 號至 111 號），有 CY – 3 貨櫃輪場地及相關的支援建築物和基本設備。第 2 期的工作排在 2014 年 6 月完成。

帶 4 個新型貨櫃輪碼頭完成後，每一處能供應

13,000TEU 噸船舶，有望提升貨櫃輪容量每年有至約 3 百萬 TEU 噸位，並加強更進一步高雄港的角色如一在亞太區域的貨物轉運中樞。

第 2 期對國際貨櫃輪碼頭中心

(ICTC — INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL CENTER)

隨著在 2012 年 3 月完工那海岸防護與防波堤之工事後，高雄港將著手第 2 其國際貨櫃輪碼頭中心，以一統計成本有新台幣 13 兆萬元。碼頭境界線的建立是規劃於 2017 年內完成，當其時石油化學製品公司將建造貯藏艙間及他們的相關設施，也又是承擔起操作上的職責。在該瞬間高雄港將步上一個新時代在它長遠又輝煌的史略中。

本計畫包括有 10 個石油化學製品的碼頭與 4 個雜貨船碼頭，沿用有 2,777 米的碼頭境界線。環圍有 47.2 公頃的土地留作石油化學製品的倉儲和分布。在目前，石油化學製品的碼頭和倉儲在前金和苓雅商業港埠區域，且在這兩個區域對石油化學製品之企業會逐漸取代了原簡單加工處理的工作及後勤（補給）的作業。

還有，本計畫包括了建造 5 個深水貨櫃碼頭，其中 2 個會被視做高度資優級，探詢有關投資與合作的公司是歡迎的。

對旅遊觀光的成長展望

為了吸引更多的漫遊船舶到高雄，高雄港創舉了台幣 3.82 兆萬元之旅由碼頭計畫，在台灣是最大的建築，將在 2013 年內創辦。該新的旅遊碼頭是位於苓雅商業港區的 19 及 20 號碼頭，佔有 2.46 公頃。

有 15 層樓高的旅遊碼頭的大廈：有 2 個地下室層面和一總地面有 80,000 平方米，該大廈含有港務局、旅客服務設施、會議室、海關人員（進港與出港）餐廳和一多樣的購物買區。該新式的旅遊碼頭預期在 2015 年 10 月開始營業，且會毫無疑問大大增加了旅遊觀光客之數目吸引到高雄港來。

有 19 個旅遊的定期船到目前為止曾來訪高雄港，包括有『LEGEND OF THE SEAS』『SUPERSTAR AQUARIUS』『NIPPON MARU』等船都將於 10 月份來訪，年終還有『PACIFIC VENUS』也將來訪高雄。

你是你自己的救命恩人 文/陳麗玲

工作是為了給家人責任的保障，你是那隻工蜂？其實不必像工蜂一樣鞠躬盡瘁，你可以活得有尊嚴的、美好的。財富不僅僅是賺給家人花的，你是可以與家人共用的！

科技進步，人類已探討到，人體的細胞，每分裂一次，細胞核上的端粒小尾巴就少一節，加上因免疫細胞的訓練營（胸腺）老化而被訓練的免疫細胞功能衰退。而倡狂的癌細胞卻因我們供給她太多的自由基，及酸化，糖化，缺氧的混濁環境，她大肆擴增血管，搶食營養，當免疫細胞無從招架時，癌症就在我們身上掛號了！誰是中標人？當我們的免疫細胞敵不過癌細胞時，我們就是3個中的一人。

空氣污染，毒氣中待太久（高爾夫球場裡噴灑的抑苗劑，除草劑，殺蟲劑）壓力，睡不好，緊張，壓抑，酸性食物，（肉食、甜食）。

免疫細胞如何攻擊癌細胞？

健康人體內的細胞日夜不停地進行新陳代謝，每天約可形成100萬億個新細胞，其中可能會產生少數的壞細胞。這些「不良分子」如果不予以消滅，就有可能發展為人類的大敵—癌細胞。

免疫系統發現癌細胞後，T細胞（免疫細胞的一種）首先主動攻擊，牢牢地黏住癌細胞，並於癌細胞膜上打洞，使癌細胞內部的鉀離子大量流出，T細胞再將鈉、鈣離子及水分大量注入，導致癌細胞失去滲透平衡，很快就破裂壞死。只要8分鐘，T細胞

就可以殺死 1 個癌細胞，而 1 個 T 細胞可消滅上千個癌細胞。

認識免疫系統

白血球又稱為免疫細胞，是免疫系統的一部份，幫助身體抵抗傳染病以及外來入侵物，可視為身體的保全系統。白血球包括：粒性細胞、淋巴細胞、巨噬細胞等三種。粒性細胞、淋巴細胞和巨噬細胞攜手合作，才能清除病原體和老舊細胞。

免疫系統由多種淋巴細胞組成，它們在骨髓產生，部分在胸腺(thymus gland)成熟分裂，並學習辨別外敵與自我身體組織，隨時在血液及淋巴管道內巡邏視察。若遇上外敵入侵，負責前線防禦的免疫細胞，包括粒性細胞 (granulocytes) 和巨噬細胞 (macrophages) 等，會先釋放毒素或把外敵吞嚥消化，再釋放白介素(interleukin)等信號分子，來引發炎症反應。但這些只是『初級殺手』，若遇上頑固病菌便無力還擊，必須倚重更具威力的免疫細胞：B、T 淋巴細胞。

當 B 淋巴細胞遇上浮游抗原時，會產生特別針對抗原的抗體。而 T 淋巴細胞可以憑著病菌表面的獨特抗原，來辨識出病菌的身份，進而部署針對性的攻擊行動，包括分裂出其它類型的 T 細胞直接攻擊、釋放白介素來啟動其他免疫細胞，以及召集更多種類的細胞，包括 B 淋巴細胞來參與作戰。而 T 細胞與外敵第一次接觸後，便會把外敵的特徵，即抗原植入記憶，下次相遇時，抗敵速度將會快、更嚴厲，部署過程可由一至兩星期縮減到一至兩天。

免疫細胞為什麼會老化？

除了先天遺傳及後天環境影響外，年齡是影響免疫力最主要的因素。超過一定的年齡後就越趨衰退，每年約喪失 0.8%~0.9% 的功能，到了 50 歲時，便進入罹癌危險期。

免疫細胞的功能為何會下降呢？因為每個細胞染色體尾端都有一片稱為「端粒 Telomere」的 DNA。但細胞每分裂一次，端粒就短一點，直到端粒短到臨界長度，細胞便會死亡，細胞死亡數量越多，人體老化情形就越明顯且快速。但是癌細胞每次分裂時都會補充染色體端粒，所以它們可以無限次的分裂而且永保年輕。

免疫細胞儲存處理流程

檢查 (血液常規及體重的檢查)

SOP.61 客戶收案安排標準作業程式

SOP.62 客戶檢體採集合適性評估標準作業程式

SOP.63 血液分離取得白血球濃厚液標準作業程式

SOP.74 血液分離術之緊急處理標準作業程式

SOP.08 檢體包裝標準作業程式

SOP.64 常溫運送標準作業程式

SOP.66 處理凍存標準作業程式

SOP.68 程式降溫儀標準操作程式

SOP.69 血液常規檢測外送標準作業程式

SOP.70 細胞表面標記鑑定及細胞存活率測定標準作業程式

SOP.72 入庫標準作業程式

SOP.73 出庫標準作業程式

SOP.71 凍存報告標準作業程式

美好的未來是你給自己做了一個愛自己的動作而已！

專載一 船舶散裝貨物裝載規則（下）（續前期）

第二節 已平艙滿載艙間之穩固

第三十四條

在已平艙滿載艙間得採用碟形裝置以減低傾側力矩時，應符合下列規定：

- 一、碟形裝置得代替艙口縱向隔板。但裝載亞麻仁及其他類似性質之種籽時，碟形裝置不得取代縱向隔板。裝設縱向隔板，須依第十七條規定：
- 二、自碟形裝置底部量至甲板線之深度應符合下列規定：
 - （一）模寬在九點一公尺以下之船舶，不得小於一點二公尺。
 - （二）模寬在十八點三公尺以上之船舶，不得小於一點八公尺。
 - （三）模寬介於九點一公尺與十八點三公尺之間之船舶，以線性內插法求之。
- 三、碟形裝置頂部（開口部）應由艙口內之艙口縱桁或緣材及艙口端樑等甲板下結構材所形成。碟形裝置與艙口上面應全部以袋裝穀類或其他適當貨物堆置於分隔布或其同等物品上，並緊密堆儲於相鄰結構材上，使其承受表面達到依第二款所規定深度之一半或是一半以上。船體結構不能提供上述之承受表面時，其碟形裝置得依第三十六條第四款規定，以鋼纜、鏈條或雙層鋼條固定，間距不得超過二點四公尺。

第三十五條

散裝穀類大包捆符合下列規定者，得准採用以代替在已平艙滿載艙間內之碟形裝置上裝填袋裝穀

類或其他貨物：

- 一、繫固大包捆於其位置之方法與尺寸，與前條第二款及第三款之碟形裝置之規定相同。
- 二、碟形裝置以簽發許可文件之航政機關或驗船機構同意具有拉力強度不低於寬每五公分二千六百八十七牛頓之材料予以襯墊，並於其頂部以適當方法穩固之。
- 三、碟形裝置依下列之形式構成，前款之襯材材料，得以簽發許可文件之航政機關或驗船機構同意具有拉力強度不低於寬每五公分一千三百四十四牛頓者代替之：
 - (一)以簽發許可文件之航政機關或驗船機構核可之捆索橫向置於由散裝穀類所構成之碟形裝置底面，其間隔不應超過二點四公尺，捆索並應有足夠之長度，俾可於碟形裝置之頂部拉緊並繫緊。
 - (二)以厚度不小於二十五毫米寬度一百五十至三百毫米之木墊板或其他具有同等強度之適當材料，前後向置於捆索之上，以免置於其上面襯成碟形之襯墊材料為捆索所割破或磨損。
- 四、碟形裝置應裝填散裝穀類並於其頂部穩固。但採用前款規定之襯墊材料，並於該襯墊包起後，碟形裝置以捆索縛緊前，復加敷墊板者，不在此限。
- 五、襯墊碟形裝置之材料不只一塊時，其接頭應位於其底部並以線縫或重疊之方法為之。
- 六、碟形裝置之頂部應與安裝就位之艙口梁底部密接，各梁間碟形裝置之頂部得以散裝穀類或雜貨堆置之。

第三節部分載艙間之穩固

第三十六條

為減少部分裝載艙間之傾側力矩而採用捆紮或綁縛之方法者，應依下列方法穩固之：

- 一、穀面應整平至中央稍高之狀況，再於穀面敷蓋粗麻布、帆布或其他相當之隔離布。
- 二、隔離布或帆布應彼此搭疊一點八公尺。
- 三、以兩層約厚二十五毫米寬一百五十毫米至三百毫米之實心木板壓鋪於其上，底層木板應橫向鋪敷，上層木板應縱向鋪敷，兩層木板彼此之間並應以釘釘牢；或以厚五十毫米之實心木板一層縱向鋪敷，其下鋪以厚五十毫米寬不少於一百五十毫米之底層承座，彼此釘合，以代替上述之兩層二十五毫米厚板。但底層承座應延伸達艙之全寬，其間距不得大於二點四公尺。其他裝置材料與上述方法具有同等效能，經簽發許可文件之航政機關或驗船機構同意者，得准採用之。
- 四、縛索得採用下列任一材料為之：
 - (一) 綱纜：直徑十九毫米或相當者。
 - (二) 雙層鋼條：寬五十毫米、厚一點三毫米，其斷裂負荷至少為四萬九千牛頓者。
 - (三) 鏈條：與前二目具有同等強度者。縛索之繫縛應以三十二毫米之鬆緊螺旋扣拉緊。使用雙層鋼條時，三十二毫米之鬆緊螺旋扣得以附有鎖桿之紋車拉緊器代替之；自安裝時應有合適之套筒板手備用。雙層鋼條兩端應至少以三只封夾繫緊。使用綱纜時，縛索兩端之眼環至少應使用四只索夾繫緊。
- 五、裝載完成前，縛索應以二十五毫米之接環或

同等強度之梁夾，確實連接於肋骨上，其連接點應位於預定穀面下約四百五十毫米處。

六、縛索與縛索之間距不應大於二點四公尺，每一縛索應以釘釘於縱向木板頂上之承座支撐之。承座並應以厚二十五毫米以上寬一百五十毫米以上之木材或同等材料為之，並應延伸達艙間之全寬。

七、航行中，捆縛之情況應定期檢查，必要時並應予緊固。

第三十七條

為減少部分裝載艙間之傾側力矩而採用捆紮或綁縛之方法者，得依下列方式穩固以代替前條所述之方法：

一、穀面應整平並使其沿艙間前後中心線方向呈稍高之狀況。

二、穀面應全部以粗麻布、帆布或其他相當之隔離布敷蓋。敷蓋材料應具備不低於寬每五公分一千三百四十四牛頓之拉力強度。

三、以兩層鋼線加強網敷蓋於粗麻布或其他覆蓋物上，底層應橫向鋪敷，上層應縱向鋪敷，鋼線網彼此搭疊長度至少七十五毫米。上層網敷蓋於底層上以此方式其間隔層構成大約長七十五毫米寬七十五毫米正方形。鋼線加強網為鋼筋混凝土建築所使用者，具有斷裂負荷至少為每平方公分五萬二千牛頓，直徑三毫米之鋼線銲接成長一百五十毫米寬一百五十毫米正方形。鋼線上留有軋鋼殘餘黑皮者得准使用。但有鬆動銹片或浮銹銹，則不得使用之。

四、艙間左右兩舷處之鋼線網其周界需由長度一百五十毫米厚度五十毫米之厚木板予以穩固。

五、由邊至邊跨越艙間之壓緊式縛索間距不得超

過二點四公尺，但最前與最後之縛索除外，且其分別距離前後貨艙壁亦不得超過三百毫米。裝載完成前，每條縛索應以二十五毫米之接環或同等強度之梁夾確實聯結於船體肋骨上，其聯結點應位於預定穀面下約四百五十毫米處。縛索應由該點導至前款所述周界厚木板之頂面，厚木板之功能即將縛索所產生之朝下壓力予以分散，兩層長一百五十毫米厚二十五毫米之厚板橫向對中置於縛索下方，並應延伸達該艙間之全寬。

六、壓緊式縛索得採下列任一材料：

- (一) 鋼纜：直徑十九毫米或相當者。
- (二) 雙層鋼條：寬五十毫米，厚一點三毫米，其斷裂負荷至少為四萬九千牛頓者。
- (三) 鏈條：與前二目具有同等強度者。縛索之繫縛應以三十二毫米之鬆緊螺旋扣拉緊。但使用雙層鋼條時，三十二毫米之鬆緊螺旋扣得以附有鎖桿之絞車拉緊器代替之；且安裝時應有合適之套筒板手備用。雙層鋼條兩端應至少以三只封夾繫緊。使用鋼纜時，縛索兩端之眼環應至少以四只索夾繫緊。

七、航行中，壓緊式縛索之情況應作定期檢查，必要時並應予緊固。

第三十八條

部分裝載艙間以袋裝穀類或其他貨物堆置於穀面上使其穩固時，應符合下列規定：

- 一、其自由穀面應整平，並敷以隔離布或同等之材料或加適當之平台。平台應包括間距不超過一點二公尺之承座上舖厚二十五毫米間距不超過一百毫米之木板。其他材料構成之平

台具有同等之強度，並經簽發許可文件之航政機關或驗船機構同意者，得准予使用。

- 二、袋裝穀類應緊密堆儲於平台或隔離布上，且其堆積高度不得少於自由穀面最大寬度十六分之一或一點二公尺，兩者以較大者為準。
- 三、用以穩固之袋裝穀類，應裝於緊牢之袋內，妥為裝實，袋口並應緊密封閉。
- 四、以貨物緊密堆儲，代替袋裝穀類，而具有第三款規定所產生之同等壓力，亦得准予採用。

第五章散裝貨物之裝載

第一節貨物的裝卸與計畫

第三十九條

船舶應具備裝載手冊，其內容應包括下列事項：

- 一、船舶穩度資料。
- 二、壓載及排出壓載水之速率和能力。
- 三、內底板上單位表面積之最大容許負載。
- 四、每艙之最大容許負載。
- 五、與船體結構強度有關之一般裝卸事項，包括在裝卸貨物、壓載作業及航行期間的最惡劣作業狀態下之限制。
- 六、航政機關或驗船機構加註之作業限制。
- 七、在裝卸貨及航行期間船體之容許應力和力矩。

第四十條

船長和棧埠作業主管人員應在散裝貨物裝卸前共同擬定裝卸計畫送航政機關。有修正時亦同。船長和棧埠作業主管人員應確保裝卸作業依計畫執行。裝卸計畫應確保裝卸貨期間不超過船舶之容許應力和力矩，並應考慮裝卸貨之速度、作業機具之數量及船上抽排壓載水之能力，決定裝卸貨物之順序、數量及速率。

第四十一條

船長應監督貨物裝卸作業，並於裝卸期間定期查核吃水以確認貨物之噸數。每次量得之吃水和噸數應記入貨物日誌。貨物裝卸作業與計畫有顯著偏差時，應立即調整裝卸或壓載作業。

第四十二條

貨物裝卸作業期間，已超出或繼續裝卸將導致超出船舶之任一限制時，船長可中止裝卸作業，並通報船舶所在地之航政機關。船長和棧埠作業主管人員應採取改正措施，卸載時，船長和棧埠作業主管人員應確保卸載方法將不損害船體結構。

第四十三條

散裝貨物應於貨物裝載後依需要整平。貨物整平應延伸到兩舷，或使用具有足夠強度之縱向分隔固定。應注意貨艙中層甲板之安全負載，以確保甲板結構不致超載。高密度貨物應裝載在底艙。貨艙中層甲板裝載散裝貨物，開啟中層甲板艙口將導致船底結構超過容許應力時，中層甲板艙口應關閉。中層甲板裝載貨煤時，艙口須緊密封閉以防空氣進入中層甲板。

第四十四條

船長於裝貨前應檢查貨物處所，使船舶適合裝載貨物。貨物處所內有污水管、測深管及其他管系時，須確保功能正常，並保持污水井及濾網之暢通，以防止貨物進入舟必水排放系統。裝卸多粉塵貨物期間應關閉或遮蓋通風系統及將住艙區或其他艙室之空調系統設定為內部循環；並應避免粉塵進入室外甲板機械及航儀之活動部分而影響其運作。

第二節 固體散裝危險貨物之裝運

第四十五條

載運固體散裝危險貨物船舶應備有詳列船上危險

貨物及其位置之特別清單或艙單。前項特別清單或艙單得由標明危險貨物類別及位置之詳細積載圖替代。船長於船舶開航前應備有第一項或第二項文件供送港口國當局備查。第一項及第二項文件上之所有固體散裝危險貨物的相關名稱均應使用國際公約規定之運輸名稱。

第四十六條

固體散裝危險貨物應按其性質，安全與妥善地裝載和積載，並確實分隔不相容之貨物。未採取防火措施前，不得載運易於自熱或自燃之固體散裝危險貨物。產生危險蒸氣之固體散裝危險貨物應積載於通風良好之貨物處所。

第四十七條

固體散裝危險貨物落海時，船長應立即向最近之沿岸國報告。當載運固體散裝危險貨物之船舶棄船而無法發出報告時，船舶所有人或從船舶所有人處承接船舶營運責任，同意承擔國際安全管理規章規定之所有責任和義務之其他組織或個人應承擔對船長規定之義務。

第三節平艙

第四十八條

為防止固體散裝貨物移動，應儘可能裝滿並將貨物平均分布到貨物處所邊界。為減少貨物移動與空氣進入貨物，貨物應進行平艙。船長應考量船舶特性及預定之航程，對船舶穩度有所疑慮時應要求平艙。

第四十九條

船舶裝載非粘性散裝貨物之平艙規定如下：

- 一、靜止角小於等於三十度之貨物依穀類積載規定，並在採行平艙措施時，應依貨物密度決定下列事項：

- (一) 隔板和漏斗型艙壁之尺寸和穩固佈置。
 - (二) 自由流動之貨物面對穩度之影響。
- 二、靜止角大於三十度之貨物應按下列規定之一平艙：
- (一) 貨物表面之不平整度以下列兩者取其較小值：
 - 1. 不得超過船寬之十分之一。
 - 2. 靜止角小於等於三十五度之最大允許值為一點五公尺；靜止角大於三十五度之最大允許值為二公尺。
 - (二) 使用經航政機關同意之防動裝置與穩固設施。

第四節特殊散裝貨物裝載

第五十條

容易液態化之精煉礦或其他貨物僅允許在實際含水量少於適運水分極限下裝載。設有專用設備之船舶不在此限。

第五十一條

航行期間，應採取措施防止液體進入載有固體散裝貨物之處所，且不得用水冷卻貨物。

第五十二條

具有化學危險之散裝貨物應按國際海運危險貨物規則進行分類與運送。

第六章人員與船舶安全

第五十三條

裝載、運送和卸載固體散裝貨物期間，應採取安全預防措施。

載運固體散裝危險貨物之船舶應配有事故應變和醫療急救程序。

第五十四條

裝載具有毒性、腐蝕和窒息危險性之散裝固體貨

物，應注意人身防護以及在裝卸載前後採取必要之特別預防措施。

進入船上封閉處所前，應採取安全防護程序。載運易散發有毒氣體、易燃氣體及易造成貨物處所缺氧之貨物，應配備可測量貨物處所內特定氣體或氧氣濃度之儀器及其詳細之使用說明書。

第五十五條

暴露於粉塵中之人員應使用呼吸保護裝置、防護服與塗抹護膚膏及充分的身體沖洗及外衣洗滌等適當防護措施。

第五十六條

為避免由固體散裝貨物粉塵造成之爆炸危險，應於裝載、卸載和清掃時，保持通風及沖洗。對於釋放大量可燃氣體之貨物，應對貨物處所進行有效通風。以氣體探測器定時監測貨物處所之空氣，並注意貨物處所鄰近封閉處所之空氣有無異常。

第五十七條

裝運釋放有毒或易燃氣體之貨物時，貨物處所應設置機械或自然通風。載運需持續通風貨物之貨物處所應裝置能保持開啟之通風口，開口須滿足載重線勘劃規則之規定。通風系統應防止任何洩漏之危險氣體、蒸氣或粉塵進入住艙或工作處所。貨物會發生自熱時，僅能採用表面通風。

第五十八條

船舶航行中使用殺蟲劑薰艙時，應採取適當防護措施。

第七章附則

第五十九條

本規則自發布日施行。

專載二 「中華民國船長公會會員投保 勞工保險暨全民健康保險須知」

- 一、 投保資格：外僱在船與外僱、國輪下岸候船（下船 90 天以內）之會員。
附記：外僱與國輪下岸候船自願繼續加保者，日後若未再上船者應於候船 3 年（依船員服務手冊卸職日起算）期滿之日申辦退保。
- 二、 申辦勞工保險、全民健保攜帶之文件：
 - (一). 船員服務手冊。
 - (二). 公會會員證。
 - (三). 本人及關係人（配偶或親屬）之身份證及私章。
 - (四). 在職證明書。
 - (五). 戶口名簿（親屬關係人）申請人私章（辦理健保時才要攜帶）。
- 三、 繳交勞工保險金額（投保薪資依勞工保險第 22 級）。（保費負擔金額請見附表一）
 - (一). 當月破月保費（每月自繳保費除以 30 天乘上加保天數後四捨五入）。
 - (二). 保證金 2 個月。
- 四、 繳交全民健保金額（投保薪資依全民健康保險第 4 組第 20 級，第 10 組第 53 級）。當月保費（保費負擔金額請見附表二）。

五、 鑒於在本會辦理全民健保之保費金額甚高，亦可依中央健康保險局 84 年 4 月 11 日健保承字第 84002178 號函之下列規定辦理：

- (一). 依上開規定，在外國籍商船服務並預知須出國六個月以上之外僱船員，得辦理停保，暫停繳納保險費，其眷屬應改按其他身分投保，但如徵得貴會同意者，得於貴會繼續參加本保險。
- (二). 約滿離職之在岸候船船員若從事其他職業，應改按其他身分，由所屬投保單位辦理投保事宜。不繼續從事船務工作，且目前無職業者，應以眷屬身分投保，其配偶為第一順位，子女次之。若為單身才至戶籍所在地之鄉(鎮、市、區)公所第六類第二目(地區人口)身分辦理投保事宜。

六、 投保地點: 中華民國船長公會

地址：台北市松山區南京東路 4 段 75 號 7 樓

承辦人：王雯華小姐

電話：(02) - 27120022 傳真：(02) - 27128860

健保費銀行帳號：台灣企銀松山分行帳號

05002162695994 戶名 中華民國船長公會

勞保費銀行帳號：台灣企銀松山分行帳號

05002162696001 戶名 中華民國船長公會

中華民國船長公會會員投保勞工保險暨 全民健康保險保費負擔金額表

勞工保險 (附表一 102 年 1 月 1 日起調整)

等級	月投保金額	地方政府補助		每月自繳保費	平均每人每日保費
22 級	\$43,900	外僱	20%	\$3,182(自付 80%)	\$106
22 級	\$43,900	國輪	0	\$3,512(自付 100%)	\$117

本會會員得依照「勞工保險條例」第 8 條：「左列人員得準用本條例之規定，參加勞工保險。參加船長公會為會員之外僱船員參加勞工保險後，非依本條例規定，不得中途退保。」之規定，辦理本會會員之「勞工保險」。

全民健康保險 (附表二 102 年 1 月 1 日起調整)

工作現況	投保金額等級	月投保金額	被保險人及眷屬負擔金額 (60%)			地方政府補助金額 (比率 40%)
			無雇主保險費率 4.91%	每月自付保費 (60%)	本人+1 眷口每月保費	
下船休假	20 級	\$43,900	\$1,293	\$1,293	\$2,586	\$862
在船工作	53 級	\$182,000	\$5,362	\$5,362	\$10,724	\$3,574

- 本會會員被強制歸屬為第二類：無一定雇主或自營作業而參加職業工會者。
- 依照「全民健康保險法」第三章 第 41 條 第 8 款：船長公會會員參加全民健康保險月投保金額及每月自付保費如附表二。
- 船長公會的會員在外輪工作之外僱船員。得依規定辦理本會會員之「全民健康保險」。

要聞轉載

ClassNK 頒發長榮船員訓練中心證書

日本海事協會副會長富士原康一一行四人，代表協會，到長榮海運位於桃園的總部，頒發在台灣第一張訓練課程證書予長榮海運，長榮海運由總經理張正鏞接下。

日本海事協會（ClassNK）會長上田德宣布，長榮海運船員訓練中心所提供之 BRM 駕駛台資源管理（Bridge Resource Management）、ECDIS 電子海圖顯示與資料系統與 ERM 機艙資源管理（Engineroom Resource Management）訓練課程，經該協會審核後，確認皆符合 IMO 國際海事組織所制定的示範課程，由副會長富士原康一代表該協會，於元月三十一日，在長榮海運位於桃園的總部，頒發在台灣第一張訓練課程證書予長榮海運張正鏞總經理。

長榮海運船員訓練中心是長榮集團張榮發總裁於一九九九年設立，訓練對象為在長榮旗下百餘艘船上工作的台籍與外籍船員。據悉，累積受訓學員已超過三萬人次。經該協會檢驗後，長榮船員訓練中心設有的三六〇度全景操作模擬器、ECDIS 與機艙模擬器，皆符合 STCW 2010（船員培訓發證和當值標準公約）規範，因此一併納入認證。

日本海事協會表示，今後將陸續提供 ISO9001/14001、OHSAS18001 等各種管理系統認證與海事教育訓練課程認證，或是在海事教育訓練機關

擔任教練或講師為對象舉辦講習等等，希望藉由提供內容豐富且高品質的服務，為全球海運界的發展盡一份心力。

（註一：BRM 是一門讓船員對駕駛台可利用的資源加以活用管理的系統訓練課程，目的是防止人為事故發生、降低風險以保證船舶航行安全。）

（註二：ERM 的訓練對象為機艙主要船員，讓輪機船員能透過有效管理機艙設備、活用資源，以保證航行安全。）

長榮船員訓練中心獲日本海事協會（ClassNK）頒發 STCW 國際公約二〇一〇修正案所規範的訓練課程證書，未來承辦交通部委託有關海事訓練課程，持續為提升國籍船員專業知識及技能貢獻心力。

長榮船員訓練中心成立為集團總裁張榮發有感於優秀航海人才培育不易，自行斥資興建，希望藉由密集、系統化的實際操作訓練課程，來提升集團船員各項專業技能，以達成人員、貨載、船舶的「三安」目標，積極預防海難事故與環境污染發生。

長榮船員訓練中心已於 2001 年六月取得國際知名驗證機構 DNV 所頒發之「ISO9001:2000」、「海事訓練中心證書」、「海事模擬機中心證書」與「海事模擬機設備證書」四項證書，為國內第一家通過該機構驗證的船員訓練機構，以完善的設備與專業的師資，持續為提升船員的專業知識及技能而努力。

東方海外 迎接大船時代

貨櫃船運邁進船舶大型化時代，國際航商陸續迎接新生力軍加入營運陣容。東方海外宣布集團首兩艘可載運一三二〇八 TEU 級超大型貨櫃輪，於韓國巨濟島舉行「東方布魯塞爾」號及 NYK Helios 雙命名典禮，由行政總裁董立均主持。「東方布魯塞爾」號交船後加入集團旗下船隊，投入亞歐航線五線 (Loop 5) 服務，而 NYK Helios 則租予日本郵輪，同樣於亞歐航線營運，這二新生力軍加入，使東方海外與日本郵輪相繼邁進大船時代。

該二船可佩載 13,208 TEU 貨櫃，為韓國巨濟島三星重工迄今為東方海外建造最大貨輪，亦是東方海外向三星重工訂購十艘同船型首兩艘。

東方海外為實現超越國際環保標準承諾，新貨輪均運用最新及先進技術建造，具備最先進環保設備，足以符合現在及將來環保要求。船舶設計重視低耗油量，相對使排放減少，有助於減少溫室效應影響。這兩艘新船油耗量已遠低於國際海事組織所訂立船舶能效設計指數 (EEDI) 於 2025 年所需達致基線，符合現今國際認可標準。

「東方布魯塞爾」號預計投入亞洲—歐洲航線的 Loop 5 服務，航行周期為七十七天，停靠港口依序為：光洋、釜山、洋山、蛇口、鹽田、新加坡、蘇伊士運河、鹿特丹、漢堡、泰晤士港、蘇伊士運河、新加坡、光洋。

NYK Helios 將號將會租予日本郵輪，投入亞洲——歐洲航線的 Loop4 服務，航行周期為七十七天，停靠港口依序為：寧波、洋山、鹽田、新加坡、蘇伊士運河、勒亞弗爾、南安普敦、漢堡、鹿特丹、蘇伊士運河、吉達、新加坡、鹽田、寧波。

台北港貨櫃碼頭公司 去年量創新高！

由長榮海運、萬海航運、陽明海運國輪航商共同投資營運台北港貨櫃碼頭公司(TPCT)，去年貨櫃量飆升 67.9%，達 110 萬 TEU，創歷史新高，同時是該港貨櫃碼頭自 2009 年開放以來貨櫃量首次突破百萬大關。

台北港貨櫃碼頭公司將增資十億元用於擴建硬體設備，而長榮海運、萬海航運、陽明海運三大航商股東，分別依持股比例五〇%、四〇%、一〇%配置投資比例。

該港現有四個泊位，到明年還將增加三個泊位，屆時該港貨櫃處理能力將達四百萬 TEU。

航港局 STCW 獨立評估 優秀船員邁向世界

船員上船執業如登國際職場，須履行國際公約規定，航港局於日前召開船員有關 STCW 獨立評估作業說明會，由主任秘書林昌輝主持，與會航港界最終達成共識，航港局將依循往例按照國際公約規範，近期訂立工作時程表上報交通部，預估最晚於四月底前確立發包作業，委具國際認證機構進行獨立評估作業，以期讓我國籍優秀船員順利走向世界。

會中中華民國僱用外籍船員輔導委員會總幹事許洪烈建議，將今年定位為 STCW 行動年，並盡速推動交通

部所規定數項機制，使海事訓練課程能夠分類整合並聯合開班，方便船員以有限時間與費用完成，進一步增加船員就業工作機會。此外，推動我國實施 STCW 國際公約二〇一〇年馬尼拉修正案履約資料及其運用的規劃。

本次召開船員有關 STCW 獨立評估作業說明會說明事項為：

- 一、第三次「獨立評估（STCW 2010）」期限將屆，請 DNV 說明各受評單位應注意及準備事項；
- 二、請 DNV 說明船員訓練檢覈及申請核發證書辦法第三十九之二交通部航海人員測驗應測資格表一等船副資格增列海軍退除役軍官可行性。

我國船員登外輪執業需根據船員法第六條規定，船員資格應符合一九七八年航海人員測驗、發證及當值標準國際公約及其修正案規定，並經航海人員考試及格或船員訓練檢覈合格；另亦遵循 STCW 2010 年修正案附錄規則 I/8 節品質標準要求締約國等相關規定。

我國 2003 年完成第一次「獨立評估報告」，於 2004 年取得「獨立評估符合證明書」，於 2008 年完成第二次 STCW 公約獨立評估報告。

今年首艘郵輪維多利亞號泊靠高港

台灣港口客運量去年締造佳績，各港在台灣港務公司帶領下，今年卯足全力迎接大船進港，衝業績！世界最大嘉年華郵輪集團旗下歌詩達郵輪公司，所屬七萬多噸級的「歌詩達維多利亞號」郵輪（COSTA VICTORIA）帶來開年好預兆，該輪由威爾森公司代理，自香港啟航，分別於元月 26、27 日抵達基隆、

台中港，並於 29 日泊靠高雄港第二、三號碼頭，當日晚間八時離港，下一港口為台中港。

據交通部統計，去年我港口客運量達 69.9 萬人次，成長 5.17%，再創新高，今年將有機會叩關七十萬人次。

歌詩達維多利亞號郵輪船上載約一六〇〇名旅客，為高雄港今年首艘抵港郵輪，在農曆年節前載客來港，可為國內觀光旅遊消費市場帶來可觀商機。

歌詩達遊輪公司旗下五萬噸級「浪漫」輪，曾於 2010 年十月造訪高雄港，今又加入七萬噸級歌詩達維多利亞號輪，該輪目前以東北亞海域為主要服務區域，船籍為義大利籍，建造於一九九六年，船舶總噸 75,951 噸，船長 252.9 公尺，船寬 32 公尺，該公司對於亞洲地區郵輪旅遊市場重視並期待高雄港推展郵輪業務所帶來的旅遊商機。

現各郵輪公司為擴大業務，紛紛更換大型郵輪來亞洲地區經營，以今年底蒞臨高雄港郵輪已預報十五航次，台灣港務公司高雄港務分公司相信今年郵輪來港的艘數及旅客數，將會有更亮眼的成長。

台灣港務公司高雄港務分公司為便捷通關服務，安排高港三號碼頭香蕉棚一樓場地做為旅客 CIQS（關務署、移民署、疾病防疫檢疫局、海巡署等單位）通關區。

並規劃遊覽車、計程車載客停放區，更為讓國際旅客感受到台灣的文化及熱情，交通部觀光局及高雄市政府觀光局特別準備現場迎賓活動，並安排志工協助翻譯，期以熱忱的服務態度，讓旅客對高雄及台灣留下美好印象。

公告轉載

國際海事組織同意武裝警衛準則

於一次國際海事組織召集的高峰會中，領銜的國家代表及聯合國代表，針對往來索馬利亞海盜聚點的商船上設置私人武裝警衛，已同意簽訂契約的主要原則。

這是五月於倫敦的國際海事組織在跨機構合作及能力構建中，為了對付該地區的海盜行為，商討後的重重大決定之一。在「高階部門」會議中，簽署的原則為在西印度洋及亞丁灣使用私人警衛時同意：「船長、船東、公司應該要認知，當船舶進入領海及(或是)國家沿岸時，即受到該國家登記管制，武器之進口也受港口國或沿岸國管制。」

此會議建議：「相關國家之政府應決定並公佈登船、離船，以及搭載私人武裝保全人員、武器與其他彈藥及保全相關設備的政策及程序。」

國際海事組織秘書長 Koji Sekimizu 說：「那些議題將在工作小組層級做深入探討。但在我看來，對於處理困難的法律爭議，並嘗試想出實際解決方案以推動雇用必要的私人保全警衛，高階部門和高階政策的討論真的很有幫助。」

他澄清並無使私人武裝制度化或是部署武裝在其他地區的企圖：「這是個需要採取特別措施的特例，我們希望在未來幾年內解決海盜問題。」

然而會中也一致同意，雇用私人契約武裝人員不應被視為最佳管理方式及其它保護措施的替代方案。

於另一個措施中，五個聯合國所屬機構及歐盟為了實行在此地區的反海盜措施，簽署了策略性合作協議，其中包含發展可持續解決索馬利亞海盜問題的替代方案。這些聯合國簽約機構為：國際海事組織、聯合國糧食及農業組織、聯合國索馬利亞政治事務處、聯合國毒品和犯罪問題辦事處、世界糧食計劃署。

南非簽定吉布地執行章程(Djibouti Code of Conduct)為另一項重要的發展。南非為第十九個簽訂此章程的國家。

(摘自 Safety at Sea, Vol.46, Issue 521)

102 年第一次航海員測驗於 3/16 登場

航港局公布今年度第一次航海人員測驗定於三月十六日至十七日（視報名人數多寡，得延長測驗日）在台北考區舉行，報名時間自元月二十六日起，至二月四日止，欲報名參測民眾，請把握報名時間完成報名手續。

一、二等船副及一、二等管輪航海人員考試原由考選部辦理，自去年八月一日改由交通部接辦，並以航海人員「測驗」方式取代，測驗方式、科目、題庫、及格標準、採科別及格制等，與原考選部辦理之航海

人員考試相同，另放寬國內海事大專校院航海、輪機相當系科學生，在校期間修畢符合 STCW 2010 公約之課程學分，即具應測資格。

報名方式一律採「網路報名紙本寄件」方式辦理，參測人員請至交通部航港單一窗口服務平台 MTNet(網址為 <http://www.mtnet.gov.tw/>)，點選「航海人員測驗專區」進行線上報名作業，為利參測人員熟悉測驗作答流程，並提供線上應試模擬練習、電腦化測驗參測人員注意事項及電腦化測驗作答操作說明，請參測人員多加利用，俾熟悉測驗操作方式與程序。

該測驗得使用電子計算器科目，參測人員應使用考選部核定通過電子計算器。相關機型登載於考選部全球資訊網應考人員專區之「國家考試電子計算器措施」專區，可逕行查詢，俾備妥合格適當機型。

交通部 102 年第一次航海人員測驗 於 4 月 17 日放榜

102 年第一次航海人員測驗訂於 4 月 17 日上午 9 點 30 分在交通部 3 樓多媒體簡報室辦理榜示。本次測驗報名人數 468 人，全程到考人數 382 人，一、二等船副、管輪等 5 個類科之成績合格人數計 111 人，合格率為 29.06%。本次榜示作業秉持維護考生權益為最高原則，考選部 3 月 25 日放榜之 102 年第一次航海人員考試舊案補考成績業已完成比對，原不及格者計有 7 人上榜，幫助考生加速就業。

交通部為推動航海人員「考訓合一」優質環境，達成國內大專校院航輪系組學生「畢業後即可就業」之目標，除開放國內海事大專校院航海、輪機相當系科學生，於在校期間修畢符合國際公約之課程學分即可參與測驗外，去年亦完成拍攝「船員宣導短片」，主題為「鼓勵投入船員職場-挹注海洋新生命」，在 11 家有線及無線業者進行宣傳，獲得普遍正面迴響。另海大、台北海院陸續開辦航海、輪機學士後學程(即通稱的航海、輪機 4+X 學程)，提供有志成為甲級船員者新的管道，吸引年輕人投入船員職場服務，提升我國航運國際競爭力，此外考量南部考生過去參加測驗均需赴北部趕考，交通部航港局已決定自 102 年第二次航海人員測驗起增設高雄考區，以減輕考生經濟負擔，亦不必再長途勞累可專心應測。

交通部航港局表示，本次榜示典禮後，考生當天 10 點起即可上交通部、交通部航港局網站查詢榜單，成績及結果通知書將於榜示後 3 日內寄發，對成績有疑義之考生，可於榜示之次日起 10 日內（102 年 4 月 18 日起至 102 年 4 月 27 日），登入交通部航港單一窗口服務平台 MTNet（網址為 <http://www.mtnet.gov.tw/>）「航海人員測驗專區」內之「試題疑義／複查申請項下」點選「成績複查申請」，依序填具資料並送出網路申請後，即可辦理成績複查，逾期不予受理，且申請以 1 次為限。

(摘自 交通部航港局船員組)

交通部航港局新任局長交接典禮致詞

部長、黎局長、各位貴賓、各位同仁以及媒體朋友，大家午安：

謝謝部長的訓勉，也謝謝大家抽空來參加今天的交接典禮。上週五我才在航政司召開司務會議，其中也討論到要與航港局共同努力的相關議題，但從今天開始，這些工作就要由自己在航港局來承接，角色上從投手，變成捕手，當然在心態上一定要配合調整。

過去的公務經歷

回顧我的公職生涯，從 73 年起，在路政領域歷經了本部道安會、臺北市政府交工處、國道高速公路局、臺中市交通局及本部路政司等工作。99 年 7 月 奉派跨域至航政司服務，轉入海運及空運領域，雖然只有兩年半左右的時間，但也與司內同仁共同經歷了航港法制與體制的變革，也與航港局結下了今日之緣。

航港局籌備與元年

航港體制改革推動期間，黎局長與我先後奉派為航港局籌備小組副召集人，共為催生航港局而努力，這個期間也與籌備小組同仁有了進一步的接觸。航港局 101 年 3 月正式成立，草創階段，人力未能即時到位，業務推動艱辛，但在黎局長及全體同仁的努力下，各項業務已打下良好基礎。

航港局未來施政重點

後續的工作，除積極爭取組織編制外，還有商港法、航路標誌條例、航業法以及船舶、船員等相關法規都必須修正，以因應業界需要並與國際接軌；也要積極參與 APEC、WTO、FIATA 等國際事務，提升我國海運整體競爭力。希望未來遵循部長指示，從服務

顧客及創造價值的角度思考，以「健全人力及組織能量、優化航港行政服務、及促進海運產業發展」三個面向，作為與航港局同仁共同努力的目標。

結語

李安導演所執導之「少年 Pi 的奇幻漂流」，在今年奧斯卡金像獎中大放異彩，相信在座很多貴賓及同仁都看過這部電影。航港局的同仁們，我們就好像處在少年 Pi 海上漂流的船，大家是生命共同體，面對外在環境變化與競爭，須同舟共濟，各司其職，分工合作，創新與嘗試，而當達成上岸目標時，我相信，我們一定可以共享喜悅與成就。

再次謝謝部長主持今天的交接典禮，及在座各位的出席，相信在大家的持續支持下，航港局將更為成長、茁壯。敬祝大家健康、順利，謝謝大家。

航港資訊系統未來發展計畫(102-105 年)

為落實航港體制改革政策目標，俾以港群概念發揮「對內協調分工，對外統合競爭」之綜效，同時推動我國港埠一站式物流服務，擴大港埠增值功能，且與區域資訊連結，順應區域經濟整合趨勢，現行航港資訊系統應檢討因應以迎合時勢，爰推動航港資訊系統未來發展計畫(102-105 年)。

本計畫規劃以四大面向，推動 19 項工作項目，主要以航港發展共用資料庫、四港一致之港棧資訊系統、港口物流服務平臺為發展主軸，並介接整合國家關港貿單一窗口資料與跨國資料交換，以進行港務、航務及關務資訊整合分析，發掘我國港口潛在貨源。本計畫將俟行政院審議核定後，據以推動辦理相關工作，期望運用先進資訊科技，提供無縫便捷服務與完整航港資訊，強化航港國際競爭力。

管理文摘

【我最好的一場戲】

文/周星馳

母親與父親離異那一年，我才 7 歲。我和姐姐周文姬、妹妹周星霞一同判給了母親凌寶兒。在 1968 年的香港，母親帶著我們 3 個孩子討生活，其艱難可想而知。為了維持生活，母親一人打了兩份工。我們幾個都特別乖巧懂事，這讓母親很寬慰。尤其是我，由於成績十分優秀，最得母親鍾愛。

那時我們 3 個孩子都正是長身體的時候，所以不管多麼困難，每個星期，母親都要稱點肉或買尾魚給我們加餐。每當吃這些豐盛的“大餐”時，菜一上桌，我就把菜端到自己的身邊，專挑好的吃。姐姐妹妹卻懂事得很，從不和我爭。但是我的飯量很小，吃了兩塊就吃不下去了。然後，我就開始胡鬧，總還要揀兩塊，放到嘴裡嚼兩下，再吐到碟子裡。我嚼過了的，姐姐妹妹哪還肯吃啊！

為了不浪費，母親只好自己吃。為這事母親沒少批評我，但是一點作用都沒有。好在我別的方面表現都很好，日子久了，母親就隨我了。小孩子嘛，哪有不頑皮的呢？

可是有一次，母親真的生氣了，並狠狠地教訓了我一頓。那一次，母親兩個月沒發工資了，好不容易從娘家弄來了一些錢，買了幾隻雞腿，燒得金黃噴香。菜剛上桌，我就小猴似的爬上桌，一邊用手

抓起一隻雞腿啃，一邊沖著姐姐妹妹做鬼臉。一不小心，手一滑，雞腿掉地上了，沾滿了塵土，落在了一攤雞屎旁邊。

母親又是生氣又是心疼，買這幾隻雞腿容易嗎？再想想我平時的頑皮表現，母親取過一根桑樹條，狠狠地抽了我十幾下：“讓你頑皮，讓你不知珍惜！”直到姐姐妹妹撲過來把我護在身體下面，母親才放下桑樹條，摟著我們3個抱頭痛哭。

哭了好一會兒，才開始吃飯。母親把雞腿撿了起來，用開水沖洗一下，捨不得扔，自己吃了。那天晚上，母親撫著我身上的傷痕：“還疼嗎？”“不疼了。”“下次還調皮嗎？”黑暗中，我眨著亮晶晶的眼睛，並“嘻嘻”地笑著：“睡吧，媽，明天我還要上課呢。”

2001年，我和母親做客鳳凰衛視時，又說起了這件往事。

“是的，那時他可真頑皮啊！全不知道，這飯菜來得多不容易，一點也不珍惜。”母親笑容慈祥。

“不，媽媽，我懂得珍惜，”我接過話時，聲音開始哽咽，“您想想，我要不是把雞腿弄到地上，您會捨得吃嗎？那幾年裡，有什麼好吃的，您全給了我們姐弟，您成天就吃鹹菜啊！於是我們才想出這辦法，我把幾塊肉嚼得不像樣後，我們就有藉口不吃了。只有這樣，您才會吃啊！”

聽著這話，母親情緒變得激動起來：“其實，我早該想到。你樣樣乖巧懂事，怎麼偏偏吃飯這麼頑皮呢？”母親哽咽著掏出手絹擦眼睛。

我掛著兩行淚水滿面微笑。在億萬觀眾的電視面前，我們母子抱在了一起。無數的觀眾也在這一刻，流下淚來。

雖然我演戲無數，但是我要說，我最好的戲，是在 7 歲那年，演繹的是一份血濃於水骨肉連心的摯愛親情，唯一的觀眾，是我的母親。

摘自網路

康熙論書法為長壽之道

清朝的康熙皇帝玄燁（1661~1772 在位）酷愛書法，他說：「人果專心于一藝一技，則心不外馳，于身有益。朕所及明季之與我之耆舊，善于書法者俱長壽，而身強健。復有能畫的漢人或造器物匠役，其巧絕于人者，皆壽至七八十，身體強健，畫作如常，由是觀之，凡人心志有所專，即是養身之道。」

玄燁主張「志有所專，即是養生之道」，過去有人認為勤奮、刻苦會損害身心健康，影響長壽，其實這樣是不對的。玄燁認為書法家為寫好字，在揮毫之前，總要「收視厭聽，絕慮凝神，盡量做到心正氣和，其效果對於身心健康大有好處。」他還舉例說，古代長壽的書法家大有人在，如書寫『九成宮』的唐代書法家歐陽詢，終年八十五歲；寫『天子廟堂碑』的虞世南，活到了八十九歲；寫『玄秘塔』的柳公權，八十八歲才去世。可見玄燁的這一論斷，確實是經過一番考證的。

現代科學研究證明：人的大腦緊張的工作開始得越早，持續的時間越長，人衰老的速度反而會越慢。所以，人要想衰老得慢，就必須保持腦力和體力的活動。然而現在的中老年退休後，工作量和運動量都較小的情況下，不僅需要四肢肌肉筋骨運動，同時也需要大腦的思維運動，這兩者的具全是延年長壽必不可少的。而書法正是這兩者的結合，所以說書法可以令人長壽是有其科學依據的。

而康熙皇帝能夠從書法家長壽的現象中，觀察到書法可以令人長壽的奧妙所在，這不得不令人信服且佩服。

書法養生

古今書法家多長壽，如久負盛名的顏、柳、歐、趙四大家，其中三位都年逾古稀。顏真卿壽至 76 歲，柳公權 87 歲，歐陽詢 84 歲，明代書法家文徵明壽至 89 歲，清代書法家梁同書壽至 92 歲，現代書法家孫墨佛壽至 100 歲，舒同 93 歲，蘇局仙 110 歲，董壽平 94 歲。緣何書法家能長壽？因為書法是一門藝術，也是一種養生之道。主要體現在以下幾個方面。

調節情緒

中醫學認為：「人有五臟化五氣，以生喜怒悲憂恐。」七情太過可使臟氣失調。書法可調節心態，使情緒穩定。狂喜之時，習書能凝神靜氣，精神集中；暴怒之時，能抑鬱肝火，心平氣和；憂悲之時，能散胸中之鬱，精神愉悅；過思之時，能轉移情緒，抒發情感；驚恐之時，能神態安穩，寧神定志。可見，書法能調節情緒，促進人的身心健康。可以說書法是防治心身疾病的非藥物療法。

陶冶情操

漢文化源遠流長。古籍記載倉頡造字，雖是傳說，但字與書體的形態反映了造字者對事物的藝術構思和精神情感的寄托。唐·虞世南《書髓》說：「稟陰陽而動靜，體萬物而成形。」篆書形態古雅、質樸；隸

書圓渾、秀美；楷書嚴謹、鮮明；行書灑脫、爛漫；草書飄逸、奔放。它們盡管風格各異，但都表現出節奏化的自然美。其正如《淮南子》中說的「佳人不同體，美人不同面，而皆悅于目」，都使人感到美的享受。言為心聲，書為心畫，練習書法無疑能陶冶人的情操，賦予生命積極向上的活力，使人在藝術、眼界、胸襟、修養、氣質上都得到升華。當你書寫時產生的快感、創作時產生的歡愉、作品發表或展出時得到的回報，種種美的信息，會刺激大腦分泌良性物質，對提高人體的免疫力、抗病能力有很好的幫助。

形神共養

書法體現了形神共養的統一性。「形為神之宅」。形體的養護在於動，動以養形。執筆時，指實、掌虛、腕平的姿勢；書寫中懸腕、懸肘，不斷前落後顧、左撇右捺、上折下彎的運動，不但調節了手臂的肌肉和神經，而且使指、臂、肩、背、腰、腿部也得到運動，而這種運動是舒緩的、非劇烈的；是適度的，非超常的。書法體現的這種適度運動，貫穿了「搖筋骨、動肢節」的導引內涵。

「神為形之主」，清代養生家曹庭棟主張：「養靜為攝生首務」。靜以養神，養神則保形。習書法時全神貫注，人的思想純靜、恬淡、少欲，心神不被外界事物所擾動，在追名逐利的風潮面前，甘於清貧，恪守寂寞，使體內陰陽平衡，保證人體內環境的穩定狀態，延緩細胞的分裂周期，體內氣血在最低限度內變化，代謝相對緩慢。書法能養神，養神能練意，有效地減

少或避免心理對於生理的干擾，使一切雜念全拋之九霄雲外，這種全身心的投入，其作用不亞於練氣功、打太極拳。練習書法，形神共養，使書家形神一體，心身統一，從而健康長壽。

書法家多壽星

查考歷史文獻，古代書法家中壽星薈萃。被譽為唐初『四大書家』的歐陽詢、虞世南都年逾 8 旬，柳公權享年 87 歲，顏真卿活了 76 歲。元代的楊凝式，明代的文徵明、董其昌等書法家，也都八九十歲而終。

為什麼書法家中壽星多呢？因為書法是一種集肢體活動和全身力氣於筆端的藝術勞動，習練書法同打太極拳有異曲同功之效。有個療養院採用釣魚、書法、打太極拳 3 種方法治療神經衰弱，結果以書法療效最佳。

其實，練字作畫就是一種氣功鍛煉。自古來，許多書畫家都在自覺不自覺地運用氣功練字作畫。這是因為書畫與氣功在『澄神靜氣』、『意念導引』、『氣貫審注』等基本機理上有許多相似之處，這就使中國傳統書畫在養生益壽方面，達到與氣功殊途同歸之妙。難怪古人素有『壽從筆端來』之說。讓我們一起來練書法吧！

摘自網路

別讓自己活得太累

尹遜聖

人之所以會心累，就是常常徘徊在堅持和放棄之間，舉棋不定。生活中總會有一些值得我們記憶的東西，也有一些必須要放棄的東西。放棄與堅持，是每個人面對人生問題的一種態度。

勇於放棄是一種大氣，敢於堅持何嘗不是一種勇氣，孰是孰非，誰能說的清道的明呢？如果我們能懂得取捨，能做到堅持該堅持的，放棄該放棄的，那該有多好。

別讓自己心累！應該學著想開，看淡，學著不強求，學著深藏。

別讓自己心累！適時放鬆自己，尋找宣洩，給疲憊的心靈解解壓。

人之所以會煩惱，就是記性太好。該記的，不該記的都會留在記憶裡。而我們又時常記住了應該忘掉的事情，忘掉了應該記住的事情。

為什麼有人說傻瓜可愛、可笑，因為他忘記了人們對他的嘲笑與冷漠，忘記了人世間的恩恩怨怨，忘記了世俗的功名利祿，忘記了這個世界的一切，所以他活在自己的世界裡隨心所欲地快樂著，傻傻的笑著。

所以人們寧願讓自己不快樂，也不願意去做傻瓜。如果可以記住應該記住的，忘記應該忘記的。或者是忘掉從前，把每天都能當成一個新的開始，那該有多好。可是，說起來容易，做起來卻是那麼的難。

人之所以會痛苦，就是追求的太多。

人生在世，不可能事事順心，不要常常覺得自己很
不幸，其實世界上比我們痛苦的人還很多。

明知道有些理想永遠無法實現，有些問題永遠沒有
答案，有些故事永遠沒有結局，有些人永遠只是熟悉的
陌生人，可還是會在苦苦地追求著，等待著，幻想著。

其實痛苦並不是別人帶給你的，而你自己的修養不
夠，沒有一定的承受能力。你硬要把單純的事情看得很
嚴重，把簡單的東西想的太複雜，那樣子你會很痛苦。

學會放下，放下一些所謂的思想包袱，坦然面對一
切，讓一切順其自然，這樣你才會讓自己輕鬆自在。

人之所以不快樂，就是計較的太多。不是我們擁有的
太少，而是我們計較的太多。不要看到別人過得幸福，
自己就有種失落和壓抑感。

其實你只看到了別人的表面現象，或許他過的還不
如你快樂。人的慾望是無止盡的，人人都在追求高品
質的生活，人人都想得到自己想要的東西，人人都在
為了自己的目標，整天裡忙碌著，奮鬥著，得到了，
開心一時，得不到，痛苦一世。

世界上沒有完美無缺的東西，不完美其實才是一種
美，只有在不斷的爭取，不斷的承受失敗與挫折時，
才能發現快樂。

人之所以不知足，就是有著太多的虛榮心。

俗話說知足者常樂，但又有幾個人能達到這樣的境
界。人不是因為擁有的東西太少，而是想要的東西太多。

大千世界無奇不有，有著太多太多的誘惑，我們不
可能不動心，不可能不奢望，不可能不幻想。

面對著諸多的誘惑，有多少人能把握好自己，又有多少人不會因此而迷失自己？但話又說回來，有了知足心，哪會有上進心？

時代在發展，生活在繼續，我們需要不斷地去努力，去追求，如果只滿足於現狀，一味地沉浸在自己的知足裡，那還有什麼遠大的理想和追求了？

人之所以不幸福，就是沒有知足心。

每個人對幸福的感覺和要求都不相同，一個容易滿足、懂得知足的人才更容易得到幸福。

曾經看到過這樣一句話：“幸福就如一座金字塔，是有很多層次的，越往上幸福越少，得到幸福相對就越難。越是在底層越是容易感到幸福；越是從底層跨越的層次多，其幸福感就越強烈。

”幸福其實就是一種期盼，是一種心靈的感受。只要我們用心去發現，用心去感受，你就會發現幸福其實就在我們身邊，只是這樣的幸福常常被我們忽略。

人之所以活的累，就是想的太多。身體累不可怕，可怕的就是心累。心累就會影響心情，會扭曲心靈，會危及身心健康。其實每個人都有被他人所牽累，被自己所負累的時候，只不過有些人會及時地調整，而有些人卻深陷其中不得其樂。

在這個充滿競爭壓力的社會裡，生活有太多的難題和煩惱，要活得一點不累也不現實。

不同時代的人有著不同的精神狀態，以前，我們的物質生活很貧窮，但精神狀態卻很好；如今，我們的物質生活提高了，可精神生活卻匱乏了。不要逢事就是喜歡鑽牛角尖，讓自己背負著沉重的思想包袱，把

事情考慮得太周全，這就造成了我們活的累。

為了尋找幸福，我們會許下一些諾言。可當真正去做的時候，卻發現有些諾言是虛偽的謊言。

但細想一下，就是這些虛偽而善良的謊言讓我們對幸福充滿了希望和信心。其實承諾並沒有什麼，不見了也不算什麼，所有的一切自有它的歸宿。

幸福是自己的感覺，需要自己細細去體會。

幸福的距離，有時近，有時遠，以為就在咫尺，轉眼卻還在天涯。平靜的生活就像一杯白開水，喝起來淡而無味，卻不知道正是它的純淨無暇才讓我們的生命幸福，懂得生活的人才會在平淡中品出甘甜和幸福。

幸福就是這樣的飄渺不定卻也真實的存在著。對幸福開始漸漸的有所感悟，看看身邊的人，有幸福的笑容，也有落寞的情緒。

再看看自己，還不是如此，有開心的時候，也有落寞的時候。人生數載，面臨著許多考驗，也會有很多的得到和失去，也有許多的成功和失敗。

人，永遠是矛盾的主體，經常處在猶豫和憧憬的困惑中，夾在世俗的單行道上，走不遠，也回不去。人，真的是一個難以琢磨的生靈，最瞭解自己的永遠只有自己。

生活不可能一帆風順，開心是過一天，煩惱還是過一天，那為何不讓自己開開心心地過上一天呢。

摘自網路

【拿掉你的專業，你剩什麼？】

一個竹科高階主管，年薪 200 萬的大哥分享。

當我的女朋友告訴我，要走出來學習成長、找備胎時，我心想：我的工作這麼好了，還要出來學什麼，找什麼備胎。

我的老師，看到了我看不到的危機，便告訴我『你的工作非常的好，但是拿掉你的專業，你剩什麼？』

他講了一個故事：有一隻海螺，常看到漁夫拿著長長的釣竿要釣他，每當他看到這危機時，他的頭就縮進去他認為十分安全的殼內，躲避一切。隔了幾天，他想伸出頭來看看風景，呼吸一下空氣。他突然發現…周遭環境變的都不太一樣了，他身處在一家海產店，外面標價：50 元。

我就像這個海螺，遇到困難，都躲起來。我們在老闆眼中，也只是一個價錢。

我的老師又說：在順境時找出路比在逆境時找退路還來的簡單。

在我上班的公司，若有一個人要升遷，要三位主管聯合視訊開會，其中一位主管得報告為何要讓他升遷，有 2/3 的人通過，那個被提名的人才可以升遷。

上個月，我有位部屬因為工作表現不佳，副總一句話，他就走路。

升遷要很多人同意，可是離職卻只是一個人講，就

得走。

我們的未來就掌握在一個人的二片薄薄的嘴唇上。但是透過不斷的學習，我讓我的未來掌握在自己手中。

他說：如果你認為你是個人才，那你要放在對的舞臺，不然老闆會把你當木材燒。

早在多年前，誰想的到遠航、亞力山大、力霸衣蝶會倒！

如果一年以後，你被迫馬上離開這裡，你有多少優勢能讓你快速轉換理想跑道？

如果十年以後，你被迫中年失業，你那時剩多少優勢能與新世代競爭？

了解趨勢才能找到自己的優勢!!!

所有的優勢，只能維持半年

英特爾裁員五千人，讓我不禁又嚇出一堆冷汗，這些人，領著高薪，擁有著人人稱羨的頭銜上班時，可曾想到會有這一天。

到底是為什麼？難道他們的專業有問題嗎？能在這些知名企業上班的起碼都有兩把刷子

曾經有個台灣記者訪問『窮爸爸與富爸爸』的作者：「我想要在我的工作上更進一層樓，我應該去精進我的英文嗎？」，這位作者回答他：「難道紐約街頭的乞丐，英文能力比你差嗎？」。

很顯然，不是專業上的問題，這也是多數人始料未

及的，總以為只要不斷的精進專業知識，就可立於不敗之地。可惜趨勢不斷地在改變。

MOTOROLA 總代理商的楊貫一，他舉了一個例子：

『一家生產筆記型的電腦公司，因獲利短少，轉而生產手機』。短短一句話，對公司來說，只是關掉一個獲利少的生產線，而增加一個獲利高的生產線而已。

對當初幫老闆賺進大把銀子的工程師，卻要面臨被裁撤的命運。

『在 20 年前，你所擁有的優勢，可以用 5 年』；

『在 10 年前，你所擁有的優勢，可以用 2 年』；

『而現在，你所擁有的優勢，只能維持半年』！

朋友，用你現在所擁有的能力還能用多久？

有句話說的好：『人要活到老，學到老，而不要活到老，做到老』

很多人說學習啊，沒時間啦！千萬不要等到你有時間，卻來不及的時候就太晚了！

摘自網路

EQ 增進法

1. 別急！慢慢來

當妳面對失敗或頹勢時，千萬別慌了手腳而大發雷霆，試著將注意力放在「就算功敗垂成，至少妳學到了……」諸如此類的積極想法上，它會很神奇地舒緩緊繃情緒，做出正確的判斷和反應。

2. 承認自己錯了，別人對了

認真傾聽別人的觀點和意見，並且勇敢地面對錯誤，絕對是 EQ 指數向上跳躍一大步的指標？

3. 別被輕易收買

隨時都在面對誘惑的人生，得學會明察秋毫，因為小惠的背後可能要付出極大代價，比較？全的應變是，說些「謝謝你的提議，我會仔細思考。」、「這個條件很誘人，值得考慮。」等等好聽話？然後改變話題，讓對方知道妳真的需要時間好好思考，此舉將使妳重掌控制權，不致於做？以後會讓妳後悔莫及的決定。

4. 慎選朋友

雖然人生中有許多事由不得妳，也許妳很難量身訂作一個默契十足的好老闆，但是對於該？什麼樣的朋友往來，妳有絕對的主導權，睜大眼睛，選擇真正對妳知無不言、可以患難與？的朋友吧！在妳情緒失控時，他們會先幫妳踩剎車。

5. 學習更明快而果斷

試著用最精煉簡潔的詞句表達妳的意見想法，千萬別拉拉雜雜閒扯淡，那不僅可能把對方逼瘋，也會惹得自己心煩意亂。

6. 就事論事

女人常犯的毛病是常常人事不分，一面對批評就直覺以為別人和妳過不去，不是想當然爾，就是暗自啜泣療傷，反應過度，甚至因此而喪失自信，在這一點上，男人比較能理性就事論事的態度，值得學習。

7. 溝通，再溝通

別做個遇事就逃的縮頭烏龜，坦誠面對困境，不厭其煩地溝通，雨過天青時，妳一定會有學習和成長。

8. 被拒時切忌惱羞成怒

當妳的提議被否決時，先耐住性子聽聽對方的解釋，千萬別動不動就板起臉回敬一句：「沒什麼好說的了。」要知道當妳表現得像隻劍拔弩張的刺蝟時，別人也會毫不留情地以牙還牙。

9. 少自作聰明妄下結論

譬如當一個妳甚有好感的異性婉拒妳的邀約時，別一口咬定一定是因為妳太胖或臉上的雀斑讓他卻步，天知道除了他真的有事外，還有上百個非常合理而正當的理由，試著別太小題大作。

10. 學著判斷輕重緩急

生活中要處理的事實在多如牛毛，有些無關緊要的小事，不妨看開些；將心力放在急迫而深具影響力的任務上，要知道通常瑣事最是折煞人，如果不學著捨輕就重，保證心情恐怕永遠像是滾滾沸沸的活火山，等著隨時爆發。

11. 萬全準備

比如執行一項大計畫前，一定要有充分的準備，而在距離開始倒數計時的關鍵時分，將全副心神放在活動重點上，如果覺得緊張，試著想像活動將十分圓滿地結束，它會讓妳稍微鎮定，且較能專注在流程細節上，成功完成任務的機率亦相對提高。

12. 直言妳的需求

如果妳期待人們都具備有讀心術，可以準確無誤地得知妳的需求，那麼恐怕妳得一直生活在失望之中了。

13. 別心浮氣躁

如果妳內心有所抱怨，找個朋友吐吐苦水，然後忘了它，記得高 EQ 的人是不會將怨懟埋藏在心裡的。

摘自網路

比爾·蓋茨的十句話

1. 社會充滿不公平現象。你先不要想去改造它，只能先適應它。
(因為你管不了它)。
2. 世界不會在意你的自尊，人們看的只是你的成就。在你沒有成就以前，切勿過分強調自尊。
(因為你越強調自尊，越對你不利)。
3. 你只是中學畢業，通常不會成為 CEO，直到你把 CEO 職位拿到手為止。
(直到此時，人們才不會介意你只是中學畢業)。
4. 當你陷入人為困境時，抱怨是沒有用的，你只能默默地吸取教訓。
(你要悄悄地振作起來，重新奮起)。
5. 你要懂得：在沒有你之前，你的父母並不像現在這樣“乏味”。你應該想到，這是他們為了撫養你所付出的巨大代價。
(你永遠要感恩和孝敬他們，才是道理)。
6. 在學校裏你考第幾已不是那麼重要，但進入社會卻不然。不管你去到哪裡，都要分排名。
(社會、公司要排名次，是常見的事，要鼓

起勇氣競爭才對)。

7. 學校裏有節假日，到公司打工則不然，你幾乎不能休息，很少能輕鬆地過節假日。
(否則你職業生涯中一起跑就落後了，甚至會讓你永遠落後)。
8. 在學校，老師會幫助你學習，到公司卻不會。如果你認為學校的老師要求你很嚴格，那是你還沒有進入公司打工。因為，如果公司對你不嚴厲，你就要失業了。
(你必須清醒地認識到：公司比學校更要嚴格要求自己)。
9. 人們都喜歡看電視劇，但你不要看，那並不是你的生活。只要在公司工作，你是無暇看電視劇的。
(奉勸你不要看，否則你走上看電視連續劇之路，而且看得津津有味，那你將失去成功的資格)。
10. 永遠不要在背後批評別人，尤其不能批評你的老闆無知、刻薄和無能。
(因為這樣的心態，會使你走上坎坷艱難的成長之路)。

善待自己從心開始

1. 學會讓自己安靜。

把思維沉浸下來，慢慢降低對事物的欲望。把自我經常歸零，每天都是新的起點，沒有年齡的限制，只要你對事物的欲望適當的降低，會贏得更多的求勝機會。所謂退一步自然寬。

2. 學會關愛自己。

只有多關愛自己，才能有更多的能量去關愛他人，如果你有足夠的能力，就要儘量幫助你能幫助的人，那樣你得到的就是幾份快樂，多幫助他人，善待自己，也是一種減壓的方式。

3. 遇到心情煩躁的情況的時候。

你喝一杯白水，放一曲舒緩的輕音樂，閉眼，回味身邊的人與事，對新的未來可以慢慢的梳理，即是一種休息也是一種冷靜的前進思考。

4. 沒有必要嫉妒別人，也沒必要羨慕別人。

很多人都是由於羨慕別人，而始終把自己當成旁觀者，越是這樣，越是會把自己掉進一個深淵。你要相信，只要你去做，你也可以的。

為自己的每一次進步而開心！事是不分大與小的，複雜的事情簡單做，簡單的事情認真做，認真的事情反覆做，爭取做到最好。

5. 廣泛閱讀。

閱讀實際就是一個吸收養料的過程，現代人面臨激烈的競爭，複雜的人際關係，為了讓自己不至於在某些場合尷尬，可以進行廣泛的閱讀，讓自己的頭腦充實也是一種減壓的方式，人有時候是這樣的，肚子裏空空的時候會自然的焦急，這就對了，正是你的求知欲在呼喊你，

要活著就需要這樣的養分。

6. 不能看不起自己。

不論在任何條件下，自己不能看不起自己，哪怕全世界都不相信你，看不起你，你一定要相信自己，因為我相信一句話，如果你喜歡上了你自己，那麼就會有更多的人喜歡你，如果你想自己是什麼樣的人，只要你想，努力去實現，就會的！很多人為什麼沒實現，就是沒毅力。

7. 學會調整情緒，儘量往好處想。

很多人遇到一些事情的時候，就急的象熱鍋上的螞蟻，本來可以很好解決的問題，正是因為情緒的把握不好，讓簡單的事情複雜化，讓複雜的事情更難。其實只要把握好事情的關鍵，把每個細節處理的得貼就會遊刃有餘。

遇到棘手的事情，冷靜點，然後想如何才能把它做好，你越往好處想，心就越開，越往壞處想，心就越窄！

8. 珍惜現在身邊的一切。

珍惜身邊的人，用語方面儘量不傷害，哪怕遇到你不喜歡的人，你儘量迂回，找理由離開也不要肆意傷害，這樣不僅讓自己心情太壞，也讓場面更尷尬。

9. 熱愛生命，每天吸收新的養料。

每天要有不同的思維。多學會換位思考，儘量找新的事物滿足對世界的新奇感、神祕感。

10. 真心，用愛。

只有用真心，用愛，用人格去面對你的生活，你的人生才會精彩！

中華民國船長公會第二十屆第八次 理、監事聯席會議記錄

日期：中華民國 102 年 3 月 15 日(五)下午 4 時

地址：台北市南京東路四段 75 號 7 樓公會會議室

主席：林理事長光銘 紀錄：顧船長其新

出席理事：林光銘、丁漢利、姚忠義、李國良、
郭炳秀、榮大飛、王鴻椿、羅守平、
姜大為、李齊斌、陳正文、林 彬、
施光華、王復興。

出席候補理事：何正民、南寧泉。

出席監事：王天元、安台中、程 修、林全良。

出席候補監事：張金泉。

請假理監事：方信雄、陳昌順、葉柄佔。

會務人員：宋周奇、顧其新、許朝厚、張藹薇、
黃湘瀨、王雯華。

一、 主席報告：

1. 趙鈞船長自 84 年 8 月 1 日起兼任本會顧問，主要負責「船長通訊」季刊出版事宜，前些日子因病手術後，體力大不如前，年前即提出辭呈，我即刻慰留。但趙船長以 85 高齡一再懇辭，他在現場，我請求在座的理監事們，給趙船長熱烈的掌聲，以感謝他為公會 18 年來的付出。
2. 郭前秘書長因走的太突然而沒留下移交，宋秘書長接手後我要求他重新建立制度，以達到辦公室電腦化的目標。
3. 航港局於 1 月 29 日召開「海翔 8 號」監察院糾

正案應如何分工與改善事宜會議中決議：請船員組籌畫延聘專家學者辦理砂石船業者及船員講習訓練，本人已邀請榮大飛領港草擬講習訓練大綱，目前正延攬安台中領港(做過砂石船船長)加入，共同完成該訓練計畫，待報航港局核准後，開班授課。

二、宋秘書長重要會務、業務及財務工作報告：

- (一)、 上次理、監事會議決議案執行情形報告：
第七次理、監事聯席會議中提案之決議，除例行性議案已按照決議辦理外，有關聘請宋周奇船長繼任秘書長一案，內政部已於 101 年 12 月 27 日以内授中社字第 1015072118 號函備查。
- (二)、 本會會務辦理事項：
 1. 從今年開始已逐步建立會務行政電腦化及制度化，諸如建立「職員簽到表」，「職員公出紀錄簿」，「職員請假紀錄簿」，「月會紀錄表」，「員工例行工作表」，「員工聯絡清單」，「員工電話須知」，「向理事長每週報告」，「會員名冊及繳費紀錄」，「財產目錄表」，「收發文紀錄表」，「秘書長移交清冊」，以期達成理事長交辦傳承無終點，會務行政電腦化及制度化的目標。
 2. 本會五位會務人員都已辦過勞保退休在案，而無法得到職業災害(因公受傷)之保障，經向勞保局加保職業災害保險，於 102 年元月 2 日勞保局核准會務人員之職業災害投保，五人每月保費(以日計費)合計 160 元上下，保費全額由公會支付。

3. 為提升服務品質，採彈性上下班時間，中午輪流休息(用餐)。下班期間公會電話轉接到秘書長手機，以期服務不打烊。
4. 至 102 年 2 月底在籍會員人數共計 853 人，去年年費尚在催繳者有 114 人，欠繳二年以上會費者有 179 人，詳細資料請參閱「中華民國船長公會 102 年 2 月底會員人數及會員繳費情況統計表」。(請參閱附件一)(第 7-1 及 7-2 頁)
5. 本會會所承租給『里仁事業股份有限公司』及『慈心有機驗證股份有限公司』，出租房屋總面積 116 坪，租期五年自 102 年 2 月 1 日起至民國 107 年 1 月 31 日止。全年租金及押金定存利息約\$1,324,000。佔總收入之 29%。
6. 感謝基隆領港鄭心迪船長費時多日免費改版本會官網，網址定名為
www.mastermariner.org.tw，並已繳付十年的網址使用費及十年虛擬伺服器租金，為公會每年在網站的支出節省\$25,200。官網於 102 年 3 月 6 日正式上線。

三、 提案討論：

第一案：請全體理、監事提供手機及 E-mail 案。

提案人：會務組

案由：以往開會通知都是用平信郵寄，或有郵誤，或有因事務繁忙而遺忘，為配合辦公室全面電腦化，往後開會通知改採用 E-mail 發送，如收到後屆時無法參加，就用 E-mail 回復請假。開會前一天會用手機簡訊提醒，如收到後屆時無法參加，就用簡訊回

復請假。以符合本會章程之規定。

說明：依本會章程第四十條：理事、監事均應親自出席理事、監事會議，不得委託他人代理。連續無故缺席滿二個會次者，視同辭職，由候補理事、監事依次遞補。

決議：與會者即刻填寫個人手機及 E-mail，但紙本仍照往常郵寄以便申請公假。依「個資法」之規定，理事、監事之手機及 E-mail 僅供會議之用，不可外洩或做為他用。

第二案：連續三年以上欠繳會費者如何催繳案。

提案人：會務組

案由：至今年 2 月底統計欠繳會費人數如下：欠費 3 年 26 人、4 年 25 人、5 年 26 人、6 年 19 人、7 年 19 人、8 年 29 人，合計共 144 人。每年九月底會寄出該年繳會費通知，再於次年三月寄出會費催繳通知。因有關會員權益，應如何處理？

說明：依本會章程第十二條：會員欠繳會費，得經理事會決議，依左列各款處分之：

- 一、欠繳一年者勸告。
- 二、欠繳二年者再勸告。
- 三、欠繳三年者停權。
- 四、欠繳五年者註銷會籍。

前項第三款、第四款之處分應報內政部核備。

辦法：通過後，呈報內政部核備，再提報會員大會審議。

決議：欠繳三年(不含三年)並在每年提報會員大會審議通過後始得停權。在提報會員大會審議前，應以雙掛號通知當事人，說明如再

不補繳所欠會費，經會員大會審議通過後，將喪失選舉及被選舉權。會務人員應再加強催繳的方式，但欠繳五年以上者暫不註銷會籍，呈報內政部核備後，再提報會員大會追認。

第三案：為因應現況建請調整會務組織架構案。

提案人：秘書長

案由：

1. 目前本會「船員訓練中心」承辦的工作有兩項：一是一年三次船員岸上晉升訓練之適任性評估測驗(3月/7月/11月)，其次是五年未上船服務之船長其換證測驗。為整合人力資源發揮整體戰力，建請調整組織架構，將「船員訓練中心」列在訓練組之下，顧其新改敘為秘書兼訓練組組長，集體辦公以節省資源。(請參閱附件二 8-1~8-3 頁)
2. 本會擬調整王雯華小姐之薪點，以符合勞動基準法第二十一條之規定。

說明：

1. 本會章程第二十條：本會理事組織理事會，其職權如左：
六、聘任或解聘會務工作人員。
七、審訂會務業務年度工作計劃及預決算。
第三十條：本會置秘書長一人及會務工作人員若干人，均由理事長檢具學經歷證件提經理事會議通過，報經內政部核備後聘任之。
2. 自 102 月 4 月 1 日生效之「勞動基準法第二十一條第二項」，修正每月基本工資為新台幣 19,417 元。

辦法：通過後，呈報內政部核備，再提報會員大會審議。

決議：無異議通過，顧其新亦同意改敘為秘書兼訓練組組長，集體辦公以節省資源，同意調整王雯華薪點以符合勞動基準法第二十一條之規定。呈報內政部核備後，再提報會員大會追認。

第四案 本會 102 年經費歲入歲出預算書請核議案。

提案人：財務組

案由：檢奉本會 102 年經費歲入歲出預算書，(請參閱附件三)(第 9 頁)，請核議案。

說明：102 年度歲入歲出個編列：4,604,447 元整。
101 年度歲入歲出個編列：4,680,400 元整。
102 年較 101 年歲入歲出各減少 75,953 元整。

辦法：通過後，呈報內政部核備，再提報會員大會審議。

決議：無異議通過，呈報內政部核備後，再提報會員大會追認。

第五案本會 101 年經費歲入歲出決算書請核議案。

提案人：財務組

案由：檢奉本會 101 年經費歲入歲出決算書。(請參閱附件四)(第 10 頁)，請核議案。

說明：101 年度歲入歲出總收入：4,851,226 元整。
101 年度歲入歲出總支出：4,845,147 元整。
101 年度歲入歲出總結餘：6,079 元整。

會務發展基金提列及動支之法令規定如下：

- (1) 依內政部工商團體財務處理辦法第二十一條第一款規定：「會務發展準備基金：按預算收入總額百分之四至百分之十範圍內逐年提列之。」去年(101 年)本會提列會務發展

基金為 12 萬元，目前會務發展基金已累計為 5,946,248 元。

(2)會務發展準備基金旨在配合公會推展會務及業務之用，動支該基金應符合於上開用途並經理事會通過報主管機關核准後始得為之。

辦法：通過後，呈報內政部核備，再提報會員大會審議。

決議：無異議通過，呈報內政部核備後，再提報會員大會追認。

第六案本會 101 年 12 月、102 年 01/02 月經費狀況

提案人：財務組

案由：本會 101 年 12 月份、102 年 01 月、02 月之經費狀況。(請參閱附件五)(第 11-1~11-4 頁)，請 核議案。

說明：本會截至 101 年 02 月 28 日止，共計結存(流動總資產)新台幣 6,134,130 元整。

辦法：請 核議。

決議：無異議通過

第七案 檢奉"財產目錄"及"財產損壞清單"案。

提案人：財務組

案由：檢奉本會至 101 年年底"財產目錄(一)"(請參閱附件十，第 16-1 頁)，及近期「辦公設備財產損壞清單」。(請參閱附件十，第 16-2 頁)，請 核議案。

說明：本會截至 102 年 03 月 15 日止，辦公設備「財產損壞清單」，共計新台幣八萬元整。

辦法：請 核議。

決議：無異議通過，並於財產目錄中刪除。

第八案 申請加入本會為會員案。

提案人：業務組

案由：蕭瑞生船長等 4 人申請加入本會為會員，名冊詳如附件十一（第 17 頁），請核議案。

辦法：通過後，呈內政部報備。

決議：無異議通過，呈報內政部核備。

第九案 申請退會案。 提案人：業務組

案由：李賜福船長申請退會，名冊詳如附件十一（第 17 頁），請核議案。

辦法：通過後，呈內政部報備。

決議：無異議通過，呈報內政部核備。

四、 臨時動議：

案由：建請成立「岸上晉升訓練及適任性評估」委員會案。

提案人：宋周奇

說明：

1. 交通部航港局為符合航海人員訓練、發證及當值標準國際公約規定，每年三次(3 月/7 月/11 月)辦理各職級船員之岸上晉升訓練及適任性評估，予以評定其適任能力。本會承接一、二等船長「航程計畫」及「航海英文」實作；三等船長「航程計畫」實作；一、二等大副「航海英文」及「貨物作業」及「氣象傳真圖」評估，共 5 職級 6 項目之適任性評估。
2. 適任性評估老師應為本會員(因代表本會出題及評估)；應具有 DNV 所發之 STCW Assessor 證書者。合乎以上條件者有：
郭炳秀、陳昌順、姜大為、陳昆崙、賴銘圳、張石煜、林全良、沈濤、林彬、王鴻椿、林廷祥、林忠正、李國良、歐明亮、宋周奇、陳正文、許茂雄、林永茂、鄧家明、安台中、徐圓和、沙平生、陳元吉、傅健棠、莊瑞榮、

王文樑、施杰仁、陳家群、潘裕慧、高榮福、郭克濤、董傑仁、梅崇山、張強、鄭澎玉、劉永坤、程修、虞先鳴、余玉成、沈溢樟、吳志男、劉有德、叢樹人、朱曉東、鍾北年、張嘉明、王傳興、李毓貴、廖永昌、呂進成、施明華、鄒長綏、雷簡誠、吳宗穎、朱金生、汪業森、王建中、郭九錫、柳逸興、王雲召、林茂欽、鄧華民、谷祖明等 62 人，其中是本會理、監事及會務人員者就有 17 人。

3. 建議成立「船員岸上晉升訓練及適任性評估」委員會，理事長為該委員會召集人兼主席，本會理、監事及候補理、監事為當然委員，並廣邀上述合格的船長會員加入，秘書長為執行秘書。委員會的功能在決定出題的人選及適任性評估相關事項。

辦法：如蒙通過，將於四月下旬召開「岸上晉升訓練及適任性評估」委員會成立會議，商定相關事宜。

決議：無異議通過，暫定將於四月 26 日(星期五)下午四時，在公會會議室召開「岸上晉升訓練及適任性評估」委員會成立大會。

五、散會：下午 5 時 45 分

中華民國船長公會大事紀（續）

中華民國一〇二年元月至四月

元月

- 8 日：宋祕書長代表本會參加立委楊 曜辦公室召開有關「營業用動力小船駕駛年齡限制公聽會」。
- 11 日：宋祕書長代表本會參加交通部航港局召開之因應 102 年辦理 STCW2010 修正案獨立評估準備作業說明會會議。
- 14 日：理事長代表本會與里仁事業股份有限公司及慈心有機驗證股份有限公司簽訂房屋租賃契約自民國 102 年 2 月 1 日起至民國 107 年元月 31 日止為期伍年。
- 23 日：理事長代表本會參加交通部航港局召開之「東聯航運所屬麗娜輪核定船員最低安全配額審查」現場勘查會議。
- 24 日：宋祕書長代表本會參加交通部航港局召開之研商船員法第 17 條第 1 項「僱用人應訂定船員工作守則，報請主管機關備查」，及「船員定期僱傭契約範本」部分條文修正草案會議。
- 29 日：理事長代表本會參加交通部航港局於召開「海翔 8 號」監察院糾正案應如何分工與改善事宜會議中決議：請船員組籌畫延聘專家學者辦理砂石船業者及船員講習訓練。
- 30 日：船長通訊季刊第 189 期發行。

二月

19 日：理事長代表本會參加航運界團拜。

三月

13 日：宋祕書長參加交通部航港局召開之「動力小船駕駛筆試測驗題庫」檢修會議。

15 日：召開 102 年度第 1 梯次適任性實作評估作業出題老師出題前座談會。

15 日：召開第 20 屆第 8 次理、監事聯席會會議。

20 日：宋祕書長會同理事王鴻椿船長拜訪台北海洋技術學院，了解三等船長訓練及適任性評估現況。

21 日：顧船長代表本會參加「中華民國第 59 屆航海節籌備會議」。

23 日：理事長獲交通部航港局敦聘為「海事評議小組 102 年度海事評議委員」。

23 日：宋祕書長代表本會獲交通部航港局指派為「STCW 公約履約文件編撰及獨立評估專案小組」小組成員。

26 日：常務理事郭炳秀船長代表本會參加「交通部航港局卸、新任局長交接暨宣誓典禮」。

29 日：宋祕書長南下高雄主持 102 年第 1 梯次船員岸上晉升訓練適任性評估。

31 日：宋祕書長往基隆主持 102 年第 1 梯次船員岸上晉升訓練適任性評估。

31 日：本會顧問趙鈞船長一再懇辭，經理監事聯席會通過後，今日生效。

四月

- 1 日：擢升顧其新船長為秘書兼訓練組組長。調升王雯華小姐月薪以符合勞委會新規定。
- 23 日：宋祕書長代表本會參加「中華民國中樞及各界慶祝 102 年國慶籌備委員會」成立大會。
- 26 日：宋祕書長代表本會參加交通部航港局召開之研商訂定「船員及雇用人雙方應遵守之安全衛生規定注意事項」及「船員作業安全與衛生防護性設備規定」會議。
- 26 日：理事長召開本會「岸上晉升訓練及適任性評估」委員會成立會，推選適任性評估各組召集人；決定適任性評估各項目支付的標準；決定適任性評估各項作業的標準作業流程。
- 29 日：宋祕書長代表本會參加國立高雄海洋科技大學召開之「船員發展政策綱領研究計畫」- 產、官、學座談會議。
- 30 日：備份公會所有電子檔案，行動硬碟 A 存放在理事長家中，行動硬碟 B 由祕書長保管。